CENTRAL JAPAN RAILWAY COMPANY FACT SHEETS 2024
ファクトシート

見通し等に関する注意事項

“ファクトシート　2024”に記載されている将来の計画や見込み数値等は、当社が現在入手可能な情報に基づく見通しであり、リスクや不確実性を含んでいます。潜在的なリスクや不確実性の例としては、経済動向や事業環境、消費動向、当社及び子会社における他社との競合状況、法律や規制等の変更などが挙げられます。このファクトシートは、原則として令和6（2024）年5月末時点の情報に基づき、作成されています。

注　1.金額は単位未満を切り捨て、その他の数値は単位未満を四捨五入して表示しています。
　　2.FY2023は2023年度を表します。

Forward-Looking Statements

Forward-looking statements and forecasts, etc. contained in the fact sheets are future prospects based on information available at the time of preparation of this document and include risks and uncertainties. Examples of latent risks and uncertainties include; economic conditions, business environment, consumer trends, status of competition between the Company and its subsidiaries and other firms. Changes to laws and regulations, etc., may also be cited.
This fact sheet is compiled based on information available as of the end of May 2024, in principle.

Note: 1.Figures of financial information are truncated, while statistical data and all percentages are rounded.
　　2.FY2023 refers to the one-year period ending March 31, 2024.

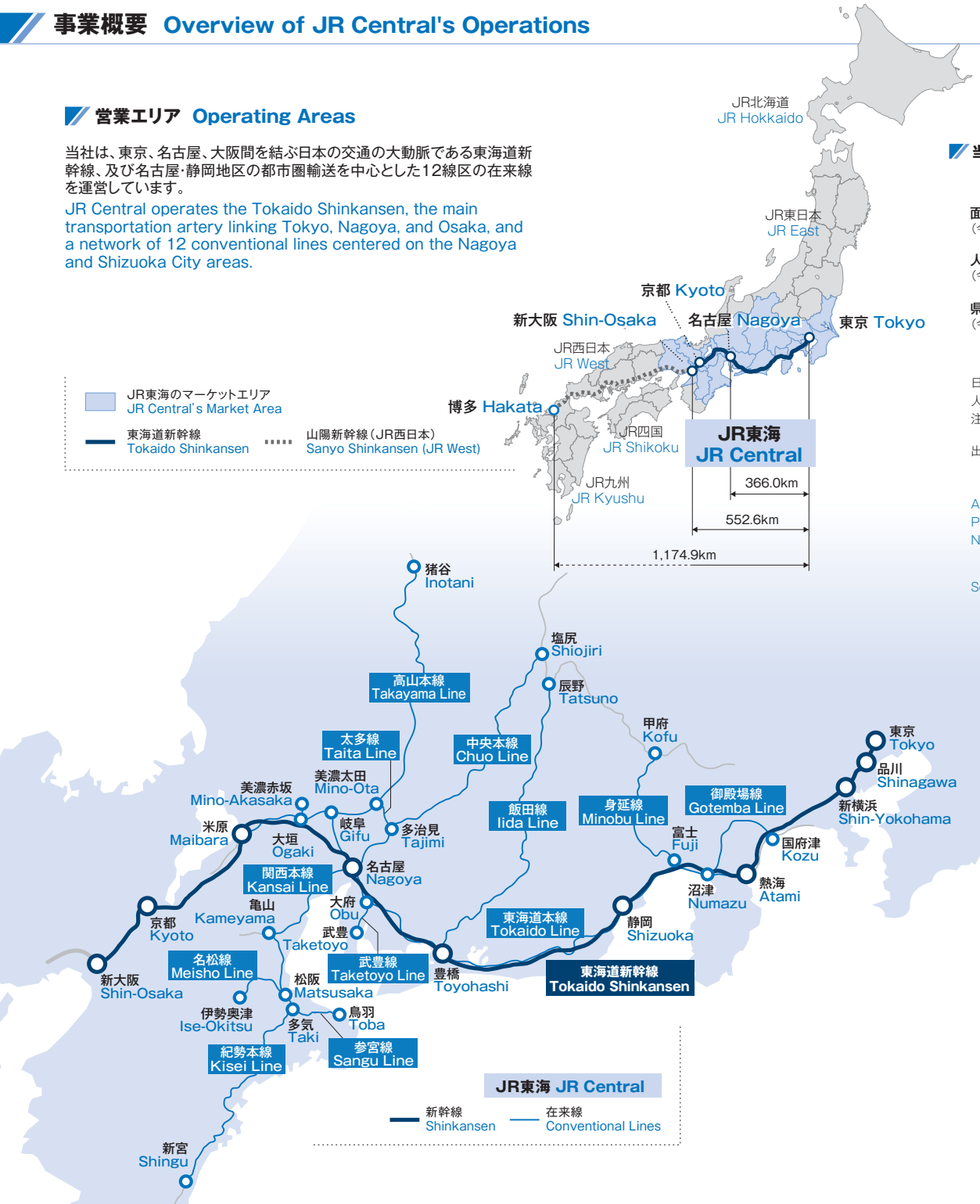
東海旅客鉄道株式会社

事業概要 Overview of JR Central's Operations

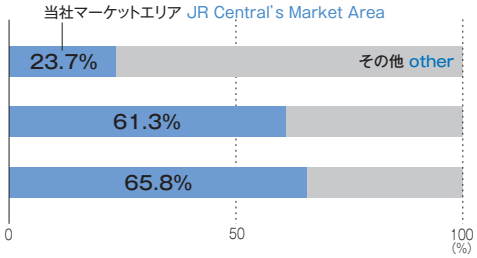
営業エリア Operating Areas

当社は、東京、名古屋、大阪間を結ぶ日本の交通の大動脈である東海道新幹線、及び名古屋・静岡地区の都市圏輸送を中心とした12線区の在来線を運営しています。

JR Central operates the Tokaido Shinkansen, the main transportation artery linking Tokyo, Nagoya, and Osaka, and a network of 12 conventional lines centered on the Nagoya and Shizuoka City areas.



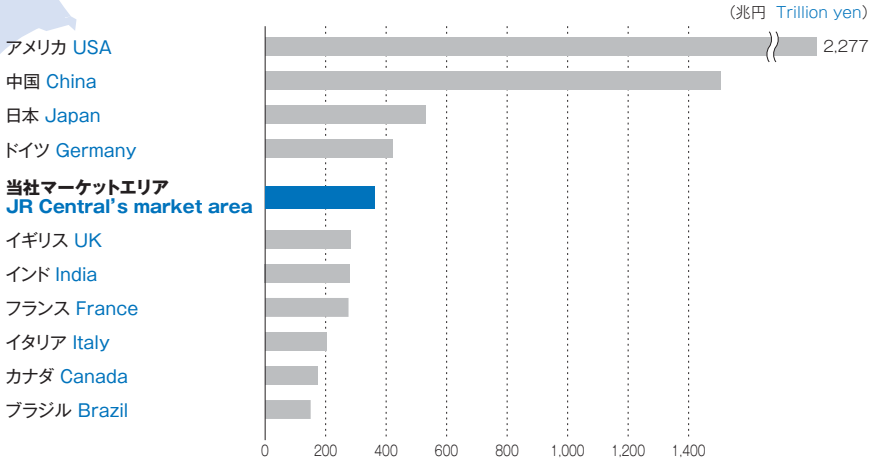
当社マーケットエリアが日本全体に占める割合 Percentages of our market area in Japan as a whole



日本国土：約380,000km²
人口：1.25億人（令和5（2023）年1月1日）
注　当社マーケットエリアは以下の都府県を対象として計算
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、静岡県、山梨県、長野県、愛知県、三重県、岐阜県、滋賀県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県
出典　面積：国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」
人口：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」
県別総生産：内閣府「県民経済計算」

Area of Japan: Approx. 380,000 km²
Population: 125 million (As of January 1, 2023)
Note: JR Central's market area is calculated taking the following prefectures into account.
Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki, Shizuoka, Yamanashi, Nagano, Aichi, Mie, Gifu, Shiga, Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara
Source: Area: Geospatial Information Authority of Japan "Areas of Prefectures and Municipalities in Japan"
Population: Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration"
Total production by prefecture: Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts"

各国のGDPとの比較 Comparison with GDP of each country

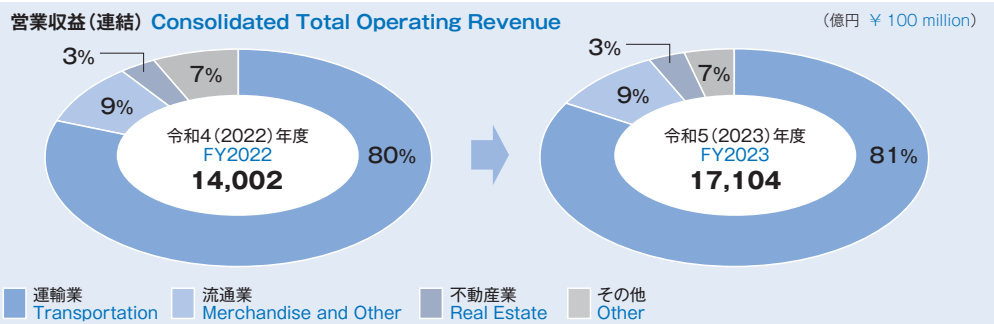


注　1ドル=106.82円で計算
出典　国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」（令和2（2020）年度）
Note: Calculated at a rate of 106.82yen per dollar.
Source: United Nations database, Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2020)

セグメント別の状況と主な連結子会社 Segment Information and Consolidated Subsidiaries

収益構造（連結） Consolidated Operating Revenue Composition

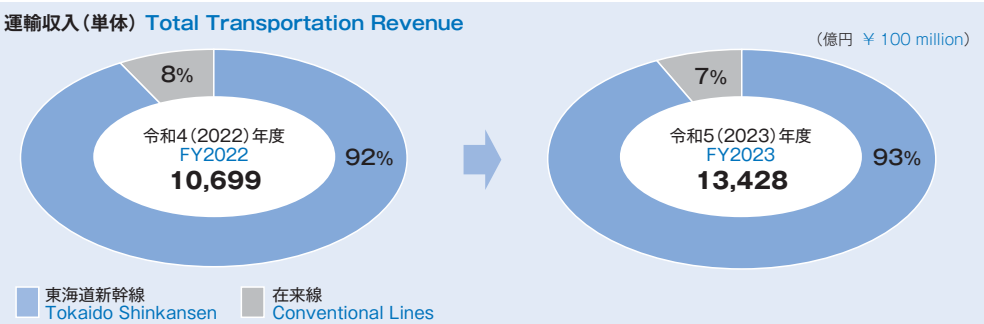
営業収益（連結） Consolidated Total Operating Revenue



注　端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合がある
Note: The total for items in the breakdown may not be 100% due to rounding.

運輸収入の内訳（単体） Breakdown of Transportation Revenue (Non-Consolidated)

運輸収入（単体） Total Transportation Revenue



注　1.連結の比率は外部売上高に基づく
2.令和4（2022）年度の営業収益及び運輸収入は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
Note: 1.Consolidated operating revenue composition is based on revenue from external customers.
2.Operating revenues and transportation revenues for FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

主な連結子会社一覧 JR Central's Main Consolidated Subsidiaries

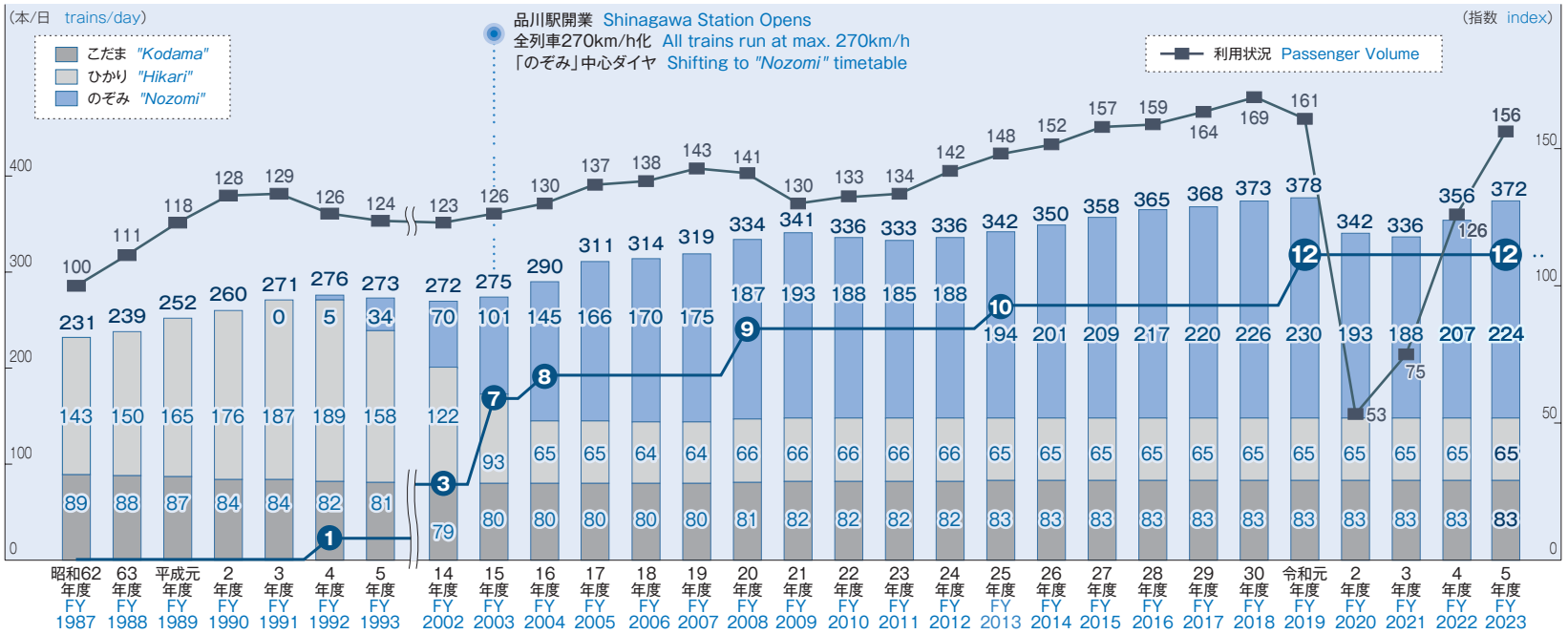
（令和5（2023）年度末現在 As of the end of FY2023）

社名 Company	資本金（百万円） Capital (¥ million)	出資比率 Shareholding (%)	設立日 Date Established	主な事業内容 Main Business
運輸業 Transportation	東海道新幹線及び東海地方の在来線における鉄道事業を行うほか、バス事業等を行っています。 Manages JR Central's railway operations, such as the Tokaido Shinkansen and conventional railway operations in the Tokai area, bus operations, and others.			
ジェイアール東海バス㈱ JR Tokai Bus Company	100	100.0	S63.3.1 March 1, 1988	バス事業 Bus transportation
流通業 Merchandise and Other	JRセントラルタワーズ内で百貨店事業を営むほか、主に、車内・駅構内における物品販売等を行っています。 Includes a department store in JR Central Towers, retail sales in trains, stations, and others.			
㈱ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	10,000	60.4	H4.12.25 December 25, 1992	卸売・小売業（「JRセントラルタワーズ」内等での百貨店業等） Department store operations (JR Central Towers)
㈱JR東海リテイリング・プラス JR Central Retailing Plus Co., Ltd	700	100.0	S62.6.5 June 5,1987	卸売業・小売業及び飲食業（車内・駅構内の物品販売及び飲食店営業） Merchandise sales and Food service in stations and on trains
ジェイアール東海商事㈱ JR Tokai Corporation	100	70.0	S63.3.1 March 1, 1988	卸売・小売業（燃料・建築資材・各種機械器具等の販売） Sales of fuel, construction materials, and various equipment
不動産業 Real Estate	駅ビル等不動産賃貸事業のほか、不動産分譲事業を行っています。 Includes real estate leasing business, such as station building leasing, and real estate sales in lots.			
ジェイアールセントラルビル㈱ JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	45,000	100.0	H6.6.9 June 9, 1994	駅ビル営業（「JRセントラルタワーズ」等の管理・運営等） Station building management (JR Central Towers)
ジェイアール東海不動産㈱ JR Tokai Real Estate Co., Ltd.	16,500	100.0	H13.3.27 March 27, 2001	不動産事業（不動産賃貸・販売業等） Real estate leasing and Sales
新横浜ステーション開発㈱ Shin-Yokohama Station Development Co., Ltd.	9,304	100.0	S62.6.15 June 15, 1987	駅ビル営業（「新横浜中央ビル」の管理・運営等） Station building management
東京ステーション開発㈱ Tokyo Station Development Co., Ltd.	1,750	100.0	H17.1.5 January 5, 2005	駅ビル営業（「東京駅一番街」の管理・運営等） Station building management
名古屋ステーション開発㈱ Nagoya Station Area Development Corporation	480	100.0	S63.3.8 March 8, 1988	駅ビル営業（名古屋駅商業施設・「アスティ」「チャム」等の管理・運営等） Station building management
ジェイアール東海関西開発㈱ JR Development and Management Corporation of Kansai	30	100.0	S63.6.8 June 8, 1988	駅ビル営業（「アスティ京都」の管理・運営等） Station building management
その他 Other	当社の主要駅等でホテル業を行うほか、旅行業、広告業、鉄道車両等製造業及び建設業等を行っています。 Includes hotels in our main stations, travel, advertising, rolling stock production, and construction which are not included in other reportable segments.			
㈱ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	100	100.0	H4.7.8 July 8, 1992	ホテル業（「名古屋マリオットアソシアホテル」他） Hotel operations
㈱ジェイアール東海ツアーズ JR Tokai Tours	100	99.0	H1.12.18 December 18, 1989	旅行業 Travel service
㈱ジェイアール東海エージェンシー JR TOKAI AGENCY CO., LTD.	61	90.0	S38.11.8 November 8, 1963	広告業 Advertising
日本車輌製造㈱ NIPPON SHARYO, LTD.	11,810	51.2	M29.9.18 September 18, 1896	鉄道車両等製造業 Manufacturing of railway rolling stock
ジェイアール東海建設㈱ JR TOKAI CONSTRUCTION Co., Ltd.	300	100.0	S63.9.26 September 26, 1988	建設業 Construction
日本機械保線㈱ Nippon Kikai Hosen Co., Ltd.	100	92.1	S42.3.3 March 3, 1967	新幹線軌道の機械保守 Maintenance and inspection of Shinkansen Track
中央リネンサプライ㈱ CHUOH LINEN SUPPLY Co, Ltd.	100	87.6	S39.2.1 February 1, 1964	リネンサプライ業（列車内等でのリネン用品の供給） On-board linen supply
東海交通機械㈱ Tokai Rolling Stock & Machinery Co., Ltd.	80	88.4	S51.3.4 March 4, 1976	車両・機械設備の検査・修繕 Machinery maintenance and inspection of rolling stock

注　東海キヨスク㈱と㈱ジェイアール東海パッセンジャーズは2023年10月に合併　Note: Tokai Kiosk Company and JR-CENTRAL PASSENGERS Co., Ltd. merge in October 2023.

東海道新幹線（1） The Tokaido Shinkansen (1)

東海道新幹線の列車本数及び利用状況（1日当たり） Daily Departures and Passenger Volume for the Tokaido Shinkansen

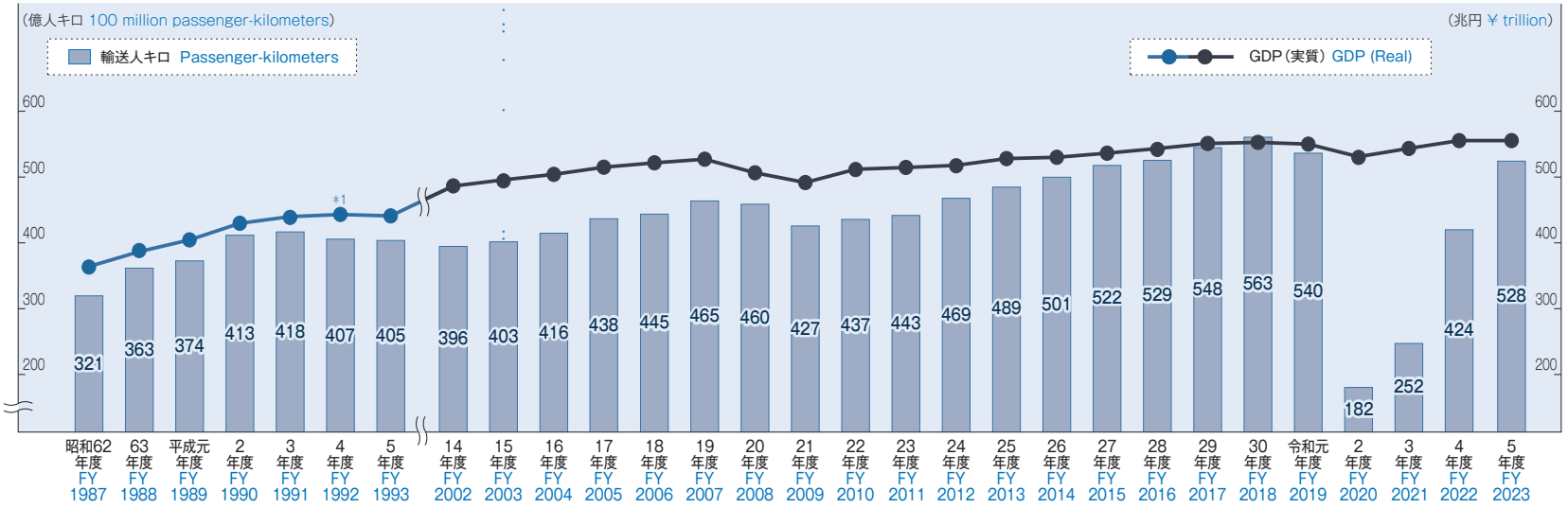


最速列車「のぞみ」の片道最大運転本数／時間
Hourly departure(s) of our fastest train *"Nozomi"* at maximum (one-way)

注
1.臨時列車を含む運転本数の実数
2.利用状況は断面輸送量について昭和62（1987）年度を100とした場合の指数
3.途中停車駅
のぞみ：品川、新横浜、名古屋、京都
ひかり：「のぞみ」停車駅とそれ以外の一部の駅
こだま：各駅
4.端数処理により、のぞみ・ひかり・こだまの合計が合計と一致しない場合がある
5.令和2（2020）年度～4（2022）年度の列車本数は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.Including extra trains
2.Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points. FY1987=100
3.Stops
"Nozomi" : Shinagawa, Shin-Yokohama, Nagoya and Kyoto
"Hikari" : Same as Nozomi, plus a few additional stations
"Kodama" : Every station
4.The figures of *"Nozomi"*, *"Hikari"*, and *"Kodama"* do not always equal the totals due to rounding.
5.Daily departures for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

東海道新幹線の輸送人キロとGDP Tokaido Shinkansen Passenger-kilometers and Japan's GDP



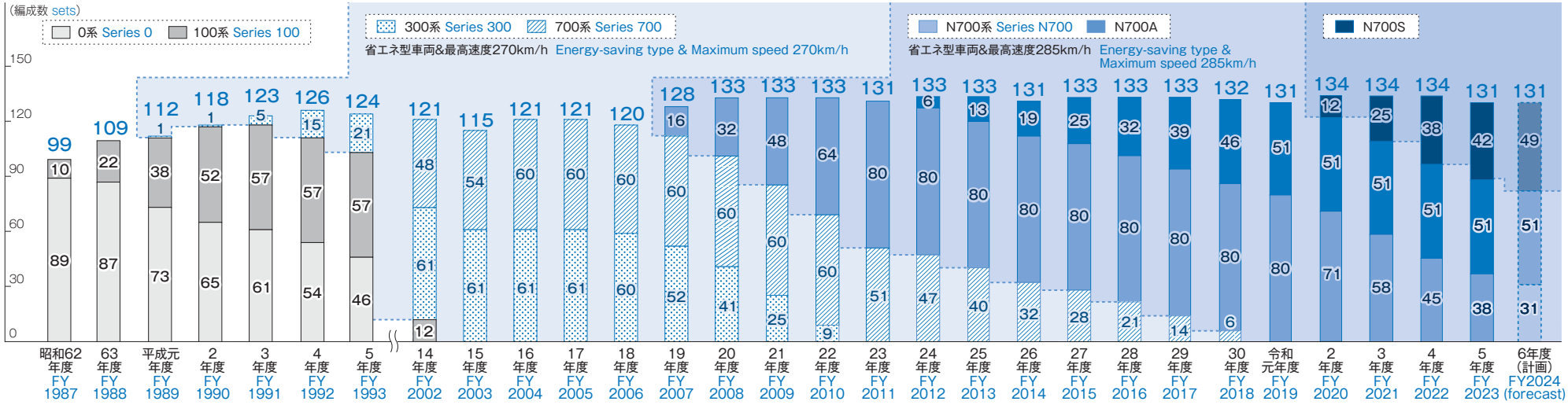
注
1.GDPは、昭和62（1987）年度～平成5（1993）年度までは、平成12暦年連鎖価格と平成27暦年連鎖価格を用いて当社が算出した値。平成6（1994）年度～令和5（2023）年度までは平成27暦年連鎖価格
2.令和2（2020）年度～4（2022）年度の輸送人キロは、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

出典 GDP:「国民経済計算」（内閣府）

Note: 1.GDPs from FY1987 to FY1993 are calculated by JR Central, using the chain-linked GDP (benchmark year=2000) and the chain-linked GDP (benchmark year = 2015). GDPs from FY1994 to FY2022 are the chain-linked GDPs (benchmark year=2015)
2.Passenger-kilometers for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

Source:GDP — Annual Report on National Accounts, Cabinet Office, Government of Japan

東海道新幹線の車種別編成数 Type and Number of Rolling Stock for the Tokaido Shinkansen



注 1.数値は各年度末時点の編成数(保留車等を除く)
2.N700系は改造工事により285km/h化

Note: 1.The figures are as of the end of each fiscal year (excluding retained trains, etc).
2.Series N700 increased maximum speed from 270 km/h to 285 km/h after modification.

東海道新幹線の競争力強化 Strengthening Competitiveness of the Tokaido Shinkansen

大動脈輸送の発展に向けた施策 Key issues for the development of Japan's main transportation artery

輸送力増強、品川駅新設工事、車両性能の統一等
Increasing capacity, construction of Shinagawa Station, unification of train capability, etc.

- 品川駅開業 Shinagawa Station opens
- 全列車270km/h化 All trains run at max. 270km/h
- 「のぞみ」中心ダイヤ Shifting to *"Nozomi"* timetable

新大阪駅大規模改良工事の完了 Completion of the large-scale renovation of Shin-Osaka Station

最高速度285km/hへの速度向上 Increasing maximum speed to 285km/h

「のぞみ」12本ダイヤの実現 Standardizes all rolling stock to the N700A type and starts twelve *"Nozomi"* timetable

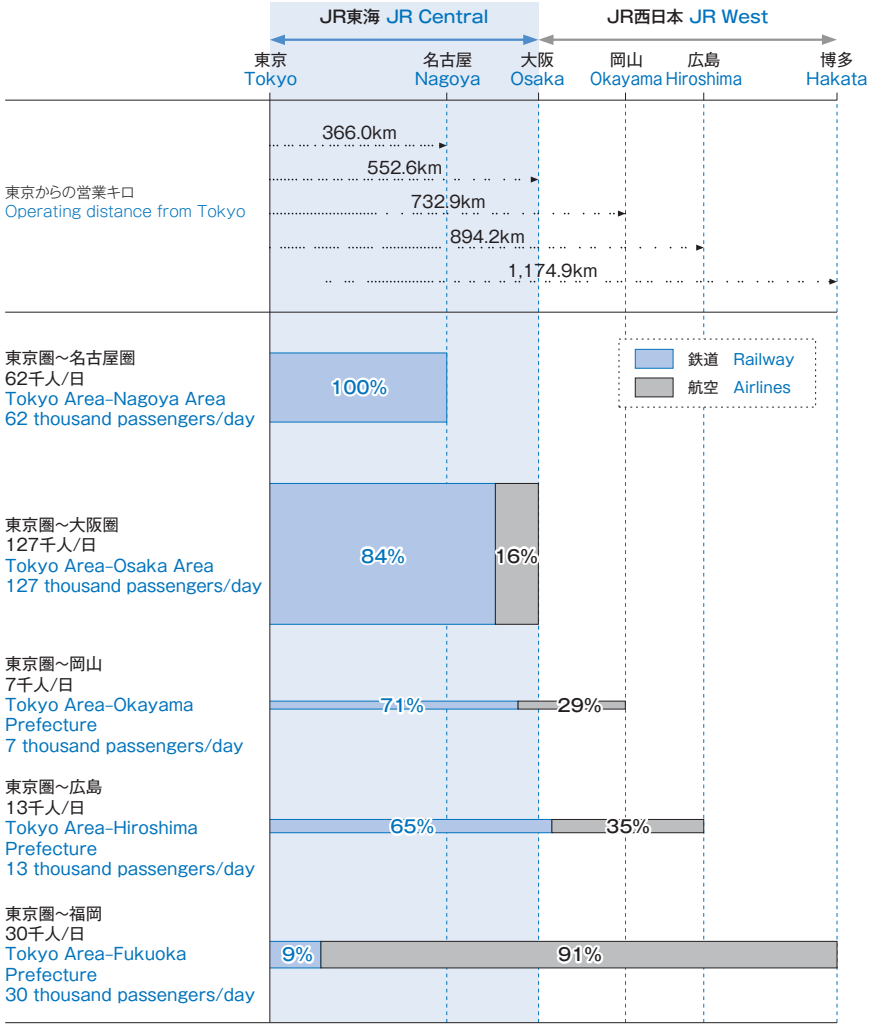
新型車両の投入(最高速度) Launch of new series of rolling stock (Maximum Speed)

- 100系 Series 100 (220km/h)
- 300系 Series 300 (270km/h)
- 700系 Series 700 (270km/h)
- N700系 Series N700 (285km/h)
- N700A (285km/h)
- N700S (285km/h)

昭和62年度 FY 1987 / 63年度 FY 1988 / 平成元年度 FY 1989 / 2年度 FY 1990 / 3年度 FY 1991 / 4年度 FY 1992 / 5年度 FY 1993 / 6年度 FY 1994 / 7年度 FY 1995 / 8年度 FY 1996 / 9年度 FY 1997 / 10年度 FY 1998 / 11年度 FY 1999 / 12年度 FY 2000 / 13年度 FY 2001 / 14年度 FY 2002 / 15年度 FY 2003 / 16年度 FY 2004 / 17年度 FY 2005 / 18年度 FY 2006 / 19年度 FY 2007 / 20年度 FY 2008 / 21年度 FY 2009 / 22年度 FY 2010 / 23年度 FY 2011 / 24年度 FY 2012 / 25年度 FY 2013 / 26年度 FY 2014 / 27年度 FY 2015 / 28年度 FY 2016 / 29年度 FY 2017 / 30年度 FY 2018 / 令和元年度 FY 2019 / 2年度 FY 2020 / 3年度 FY 2021 / 4年度 FY 2022 / 5年度 FY 2023 / 6年度 FY 2024

東海道新幹線（2） The Tokaido Shinkansen (2)

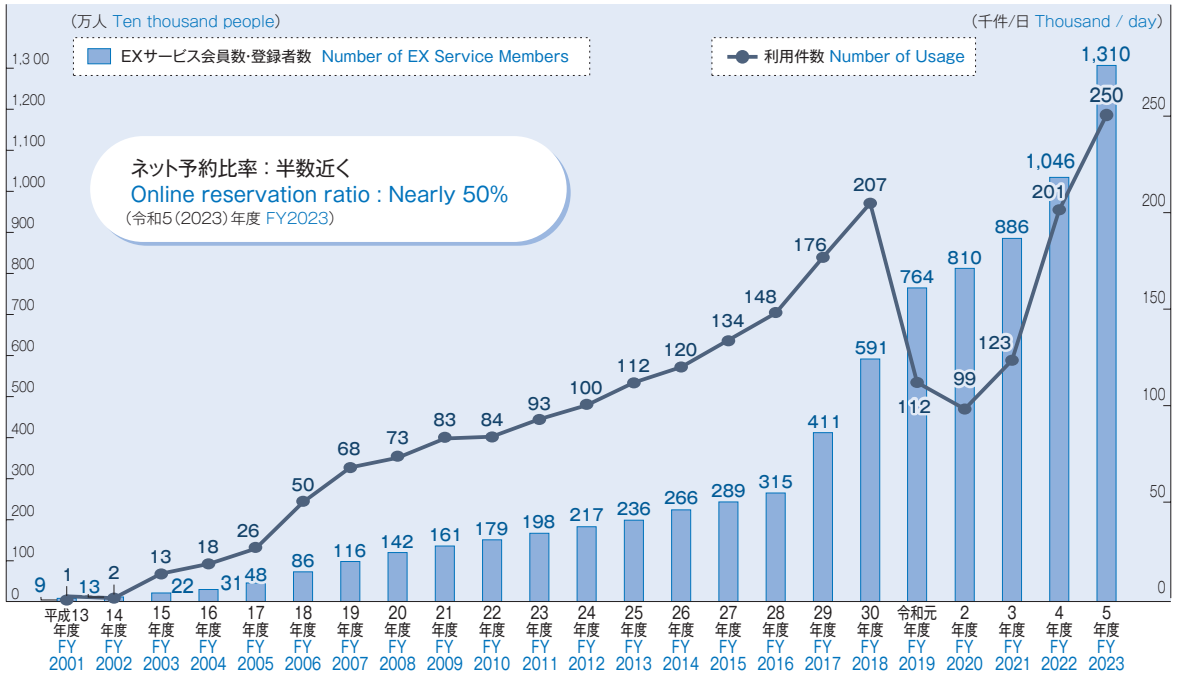
マーケットシェア（対航空）
Market Share (against Airlines)



注　1.マーケットシェア：令和4（2022）年度旅客地域流動調査（国土交通省）をベースに当社が算出
2.1日当たりの輸送量は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている
3.東 京 圏：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県
名古屋圏：愛知県、岐阜県、三重県
大 阪 圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

Note: 1.Market share is calculated by JR Central based on the inter-prefectural data of the inter-Regional Passenger Mobility Survey, published by the Ministry of Land,infrastructure, Transport and Tourism (FY2022).
2.Passenger volumes have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.
3.Tokyo Area: Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Ibaraki
Nagoya Area: Aichi, Gifu, Mie
Osaka Area: Osaka, Kyoto, Hyogo, Nara

EXサービスの会員数・登録者数と利用件数
Number of EX Service Members and Usage per day



注　1.会員数は各年度末の実績で、JR東海、JR西日本及びJR九州の合計
2.利用件数は各年度の3月単月の実績。令和元（2019）年度～4（2022）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

Note: 1.The membership numbers are as of the end of each fiscal year and include the total of JR Central, JR West and JR Kyushu.
2.Numbers of usage are results for March of each year. Those for FY2019 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

航空輸送サービスとの比較
Comparison with Airline Transportation Services

（令和6（2024）年4月現在　As of April 2024）

東京～（営業キロ） Between Tokyo and …（Operating distance）		大阪（552.6km） Osaka	岡山（732.9km） Okayama	広島（894.2km） Hiroshima	福岡（1,174.9km） Fukuoka
移動時間 ※1 Travel Time	新幹線 Shinkansen	2時間21分 ※3 2 hr 21 min	3時間8分 3 hr 8 min	3時間43分 3 hr 43 min	4時間45分 ※4 4 hr 45 min
	航空 ※2 Airlines	1時間5分 （約2時間40分） 1 hr 5 min (Approx. 2 hr 40 min)	1時間15分 （約3時間） 1 hr 15 min (Approx. 3 hr)	1時間20分 （約3時間20分） 1 hr 20 min (Approx. 3 hr 20 min)	1時間35分 （約2時間55分） 1 hr 35 min (Approx. 2 hr 55 min)
列車本数・発着便数/日 Arrivals & Departures Per day	新幹線 ※5 Shinkansen	242	120	93	63
	航空 Airlines	108	20	30	142

注　1.移動時間は最速列車または最速便による
2.（ ）内は市中・空港間のアクセス時間等を含む
3.東京～新大阪間の移動時間
4.東京～博多間の移動時間
5.列車本数は臨時列車を除く

Note: 1.Travel times are in case of the fastest service
2.Travel times in parentheses include transfer and access time between airports and city centers
3.Travel time between Tokyo and Shin-Osaka stations
4.Travel time between Tokyo and Hakata stations
5.Excluding extra services

東海道新幹線の特性 Characteristics of the Tokaido Shinkansen

安全 Safe

- 開業以来、乗車中のお客様が死傷される列車事故**ゼロ**
- 人材教育・訓練による安全意識・技能の向上
- 安全関連設備への継続的投資

- **No accidents** resulting in fatalities or injuries of passengers onboard since operations commenced
- Improvement of safety awareness and skills through human resources education and training
- Continuous safety-related investments

高速 Fast

- 最高速度 **285**km/h
- 東京～新大阪間 2時間21分（令和6（2024）年3月ダイヤ改正時点（最速列車による到達時間））

- Maximum operating speed of **285** km/h
- 2 hours and 21 minutes between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the travel time of the fastest Shinkansen train, as of March 2024)

環境適合 Environmentally Feasible

- 高いエネルギー効率、少ないCO_2排出量
（東海道新幹線（N700系「のぞみ」）と航空機（B777-200）を比較した場合、東京～大阪間を移動する際の1座席当たりのエネルギー消費量は約**8分の1**、CO_2排出量は約**12分の1**）

- High energy efficiency and low CO_2 emission
Compared with an airplane (B777-200), the Tokaido Shinkansen (Series N700 *"Nozomi"*) consumes approx. **one-eighth** of the amount of energy per passenger seat of air when traveling between Tokyo and Osaka, and discharges approx. **one-twelfth** of the CO_2 emissions of air travel.

正確 Punctual

- 平均遅延時分 **1.6**分／運行1列車（令和5（2023）年度）
注　自然災害等による遅延も含む

- Average delay **1.6** min/operational train (FY2023)
Note: including delays due to uncontrollable causes such as natural disasters

高頻度・大量 Frequent and High Capacity

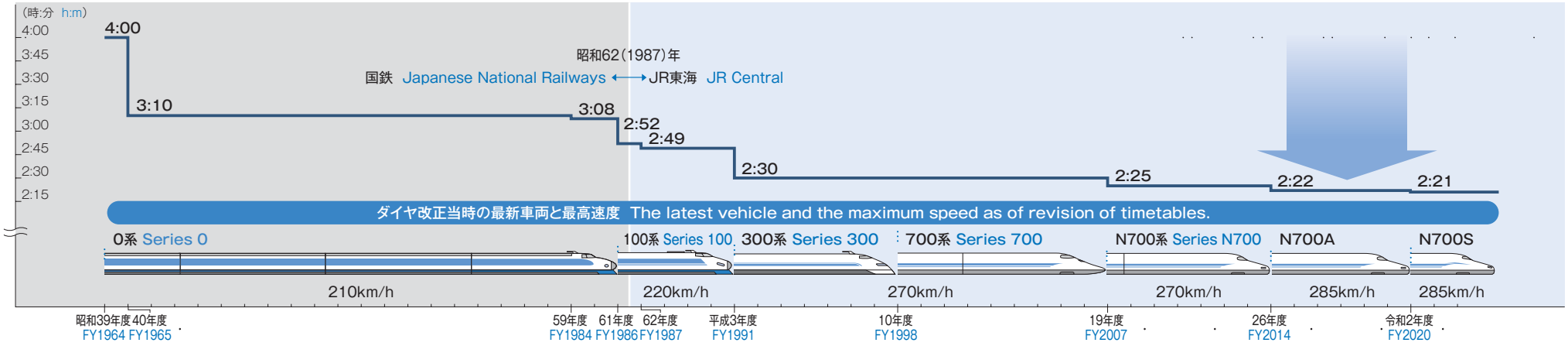
- 列車本数 **372**本／日（令和5（2023）年度（臨時列車を含む））
- 1日当たり輸送力:約**34**万席（新幹線）… 約3万席（航空）（東京圏～大阪圏 令和5（2023）年4月現在）
- 座席数:**1,323**席／列車 ※令和3（2021）年4月から投入されているN700Sは1,319席/列車
- 輸送人員:**432**千人／日、**158**百万人／年（令和5（2023）年度）

- **372** trains/day (FY2023, average daily departures, including extra trains)
- Daily passenger capacity: Approx. **340** thousand seats for Shinkansen vs. approx. 30 thousand seats for airlines (between Tokyo Area and Osaka Area, as of April 2023)
- **1,323** seats/train ※1,319 seats/train for N700S launched after April 2021
- Passenger Ridership: **432** thousand passengers/day, **158**million passengers/year (FY2023)

快適 Comfortable

- 広く静かな車内空間
- Spacious and quiet space

最速列車の所要時間の変遷（東京～新大阪） Historical Improvement of Travel Time between Tokyo and Shin-Osaka (Based on the Fastest Shinkansen Train)



東海道新幹線大規模改修工事の概要 Summary of the Large-scale Renovation of the Tokaido Shinkansen

工事の概要 Summary of the Renovation Work

昭和39(1964)年に開業した東海道新幹線の経年劣化に対し、より長期にわたってその機能を維持するための改修工事

大規模改修に備え平成14(2002)年から引当金※1を積立て、平成25(2013)年度から工事に着手

注　1.全国新幹線鉄道整備法に基づく新幹線鉄道大規模改修引当金積立計画を策定し、国土交通大臣の承認を受け、平成14(2002)年から引当金を積立て

With its inauguration in 1964, the Tokaido Shinkansen is aging and requires renovation work to maintain its function well into the future.

JR Central reserved the allowance※1 since 2002, and started the large-scale renovation work in FY2013.

Note: 1.Formulated the allowance reserve plan for the large-scale renovation of the Shinkansen infrastructure based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act and had reserved the allowance since 2002 with the approval by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism.

大規模改修引当金の枠組み Framework of the Large-scale Renovation Allowance

営業費の増 Increase in Operating Expenses

大規模改修引当金 積立て(10.5年)
Reserves for reinforcement (10.5years)
3,500億円(333億円／年)
350 billion yen (33.3 billion yen per year)

平成14(2002)年10月 2002.10 — 平成25(2013)年3月 2013.3

工事着手 Renovation

平成25(2013)年4月 2013.4 — 令和5(2023)年3月 2023.3

営業費の減 Decrease in Operating Expenses

大規模改修引当金 取崩し(10年)
Appropriation of reserves (10 years)
3,500億円(350億円／年)
350 billion yen (35 billion yen per year)

大規模改修工事・設備投資額実績 Capital Investment of the Large-scale Renovation

(10億円 ￥ billion)

	平成25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度(予定) FY2024(Planned)
設備投資額 Related Capital Investment	9.5	30.2	35.5	34.0	36.3	36.1	37.0	31.8	31.1	27.3	24.8	20.0
うち営業費計上分 Of which amount posted to Operating Expenses	6.9	19.5	24.1	23.3	24.6	24.9	25.9	21.6	20.9	17.6	16.1	11.4

工事の実施方法 Content of Renovation Work

対象構造物 Target Facilities

「鋼橋」、「コンクリート橋」、「トンネル」の3種類
Steel Bridges, Concrete Viaducts and Bridges, and Tunnels

工事の種別 Content of Work

1 変状発生抑止対策 Measures to Inhibit Aging Damage

ひび割れ等の変状の発生自体を抑止
Inhibit the very occurrence of aging damage, such as cracks, of civil engineering structures.
構造物の健全性を維持し、延命化を実現
Maintain the soundness of civil engineering structures and extend their life.

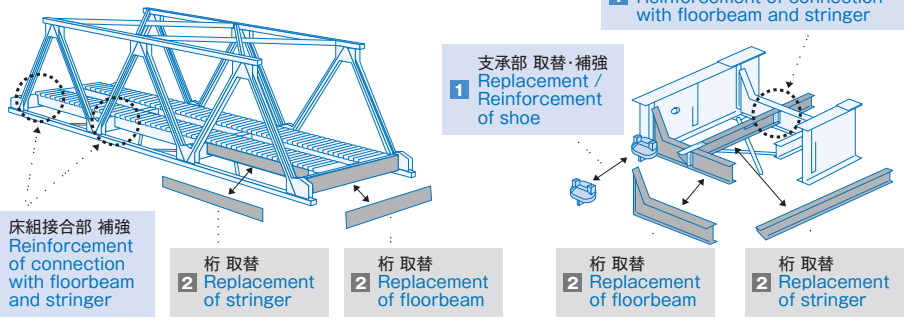
2 全般的改修 Overall Renovation

部材そのものの取替え等を実施 ※2
Conduct renovation such as replacement of materials, etc.※2

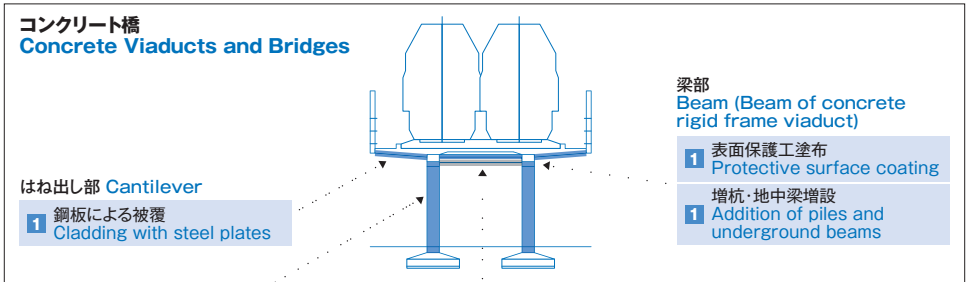
注　2.具体的な施工時期は、「変状発生抑止対策」を施工後構造物の状態を観察し、個別に判断
Note: 2.The specific time of commencement will be separately determined taking into consideration the state of the structures after the implementation of the Measures to Inhibit Aging Damage.

大規模改修工事の主な内容 Concrete Example of Renovation Work

鋼橋 Steel Bridges

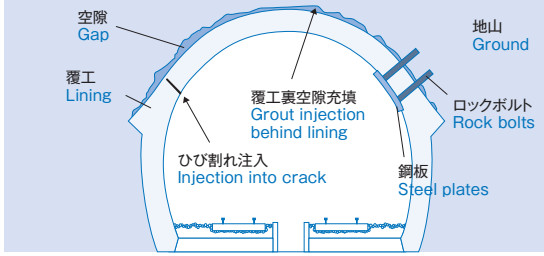


コンクリート橋 Concrete Viaducts and Bridges



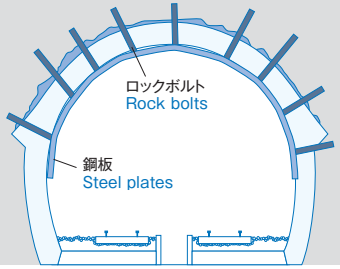
トンネル Tunnels

1 変状発生抑止対策 Measures to Inhibit Aging Damage



ロックボルト打設・鋼板による補強(覆工厚が薄い部分)
Reinforcement with rock bolts and steel plates (where lining is thin)

2 全般的改修 Overall Renovation



ロックボルト打設・鋼板による補強(変状(ひび割れ等)の履歴のある部分)
Reinforcement with rock bolts and steel plates
(where there is history of aging damage (cracks, etc.))

地震対策 Earthquake-Resistance Measures

東海道新幹線の脱線・逸脱防止対策 Implementation of derailment and deviation countermeasures (Tokaido Shinkansen)

東海道新幹線では、地震時の脱線による被害拡大を防止するため、脱線・逸脱防止対策を推進しています。車両の脱線そのものを極力防止する「脱線防止ガード」の敷設等の対策を進めており、2028年度までに全線への対策が完了する見込みで、2023年度末時点では、約836kmの工事が完了しています。なお、万が一脱線した場合に、車両の大きな逸脱を防止する「逸脱防止ストッパ」は、当社管内を走行する全車両に設置済みです。

For the Tokaido Shinkansen, we are promoting derailment and deviation countermeasures to prevent the expansion of damage from derailment caused by an earthquake. We are working to introduce such measures as installation of "derailment prevention guards" which prevent vehicle derailment to the extent possible. We expect to complete the implemention of these measures on the entire line by FY2028, and approximately 836km of construction had been completed as of the end of FY2023. "Deviation prevention stoppers", which prevent a major derailment of rolling stock in the event of a derailment, have already been installed on all of the rolling stock running in our service area.

脱線防止ガード Derailment prevention guards

構造物の強化（東海道新幹線） Reinforcement of Structures (Tokaido Shinkansen)

地震時に長期にわたり新幹線が不通にならないよう、各種土木構造物や建物の耐震化等に取り組んできました。2021年度からはプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

We have been implementing earthquake-resistance measures for various civil engineering structures and buildings so as to prevent Shinkansen services from being suspended for a long period of time in the event of an earthquake. Furthermore, starting in FY2021, we are implementing seismic reinforcement of platform sheds.

実施項目と進捗状況 Measures taken and progress

実施項目 Measures taken	進捗状況（2023年度末） Progress (as of the end of FY2023)
高架橋柱・橋脚：鋼板巻補強等 **盛土：**地山補強土工等 **Elevated track columns, and bridge piers:** Reinforcement by cladding with steel plates, etc. **Embankments:** Natural ground reinforcement, etc.	完了※（高架橋柱:約19,600本、橋脚:約900基、盛土:約9.4km） Completed* (Elevated track columns: Approximately 19,600; Bridge piers: Approximately 900; Embankments: Approximately 9.4 km)
橋りょう（落橋防止）：桁座拡幅工等 **Bridge railing (fall prevention):** Widening of stringer's foundation, etc.	実施中（対象2,215連のうち、2,185連完了） Under way (completed 2,185 beams out of 2,215 target beams)
駅舎：鋼板巻補強等 **駅天井：**天井脱落対策 **プラットフォーム上家：** 柱脚補強、ダンパ取付け等 **Station buildings:** Reinforcement by cladding with steel plates, etc. **Station ceilings:** Measures to prevent ceiling fall-out **Platform sheds:** Reinforcement of pedestal and damper installation, etc.	駅舎:完了※ Station buildings: Completed* 駅天井:実施中（全17駅のうち、11駅完了） Station ceilings: Under way (completed at 11 out of a total of 17 stations) プラットホーム上家:実施中（品川駅を除く16駅のうち、1駅完了） Platform sheds: Under way (completed at 1 out of 16 stations excluding Shinagawa)
車両工場等：建替 **Rolling stock workshops, etc:** Reconstruction	完了（浜松工場、各車両所の建物） Completed (Hamamatsu Workshop, buildings at rolling stock depots)

※一部の協議案件を除く *Except for some areas under discussion

構造物の強化（在来線） Reinforcement of Structures (Conventional Lines)

地震による影響を最小限とするために、各種土木構造物や建物の耐震化等を実施しています。また、新幹線と同様に、2021年度からプラットホーム上家の耐震補強にも着手しています。

In order to minimize the impact of earthquakes, we are implementing earthquake-resistance measures on various civil engineering structures and buildings. Furthermore, as with Shinkansen, starting in FY2021, we are implementing the seismic reinforcement of platform sheds.

実施項目と進捗状況 Measures taken and progress

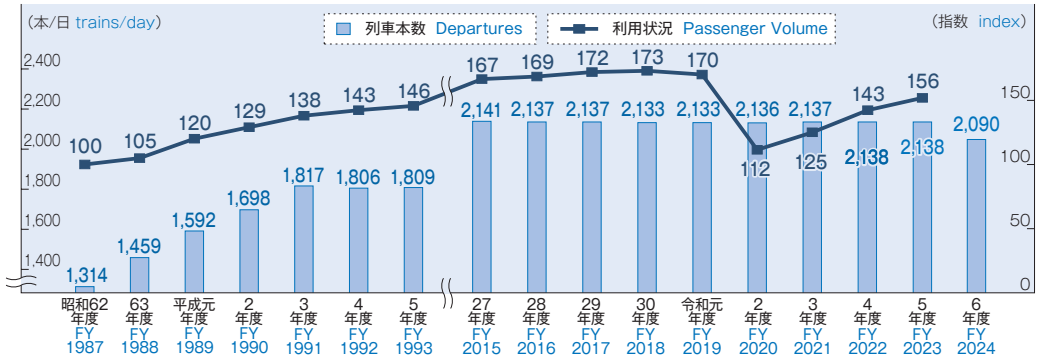
実施項目 Measures taken	進捗状況（2023年度末） Progress (as of the end of FY2023)
高架橋柱：鋼板巻補強等 **橋脚※1：**ダンパ取付け等 **Elevated track columns:** Reinforcement by cladding with steel plates, etc. **Bridge piers※1:** Damper installation, etc.	高架橋柱:実施中（従前の対象5,078本は2017年度末に完了。被災時のさらなる早期復旧を目的として、2019年度より新たに3,338本を追加し、1,314本完了） Elevated track columns: Under way (completed 5,078 columns previously targeted by the end of FY2017. Since FY2019, 3,338 have been newly added and 1,314 have been completed for the purpose of further early recovery in the event of a disaster.) 橋脚:完了（対象4基） Bridge piers: Completed (4 target piers)
橋りょう※1（落橋防止）：桁座拡幅工等 **Bridge railing※1 (fall prevention):** Widening of stringer's foundation, etc.	実施中（対象1,989連※2のうち、1,985連完了） Under way (1,985 out of 1,989※2 targeted)
駅舎：建替、鉄骨ブレース補強等 **駅天井：**天井脱落対策 **プラットフォーム上家：** 柱脚補強、ダンパ取付け等 **Station buildings:** Reconstruction and reinforcement with steel brace **Station ceilings:** Measures to prevent ceiling fall-out **Platform sheds:** Reinforcement of pedestal and damper installation, etc.	駅舎:実施中（利用者数5,000人/日以上となる駅について一部の協議案件を除き完了） Station buildings: Under way (completed for stations used by at least 5,000 passengers per day, excluding some areas under discussion) 駅天井:実施中（利用者数10,000人/日以上となる対象30駅のうち、24駅完了） Station ceilings: Under way (completed 24 stations of the 30 target stations used by at least 10,000 passengers per day) プラットホーム上家:実施中 （利用者数10,000人/日以上となる駅で対策不要の駅を除く24駅のうち、4駅完了） Platform sheds: Under way (completed four stations of the 24 stations used by at least 10,000 passengers per day, excluding stations requiring no reinforcement)
車両工場等：建替等 **Rolling stock workshops, etc:** Reconstruction, etc	名古屋工場:完了 Nagoya Workshop: Completed 名古屋車両区:検修庫の建替を実施中 Nagoya rolling stock section: Rebuilding of the repair and inspection depot is under way

※1「ピーク時1時間あたり片道列車本数が10本以上の線区」及び「東海地震において強く長い地震動を受けると想定される区間」等について、対策を実施
※2 2023年度より南海トラフ地震で震度6強以上の揺れが想定される地域等以外で緊急輸送道路と交差・並走する区間4連を対象に追加
※1 Earthquake-resistance reinforcements under way in sections including those where there are at least 10 departures per peak hour and where a long, strong earthquake vibration is expected in the case of a Tokai Earthquake
※2 From FY2023, 4 sections that intersect or run parallel to emergency transport roads were added to the target, except in areas where a seismic intensity of 6 or higher is expected in the event of a Nankai Trough Large Earthquake.

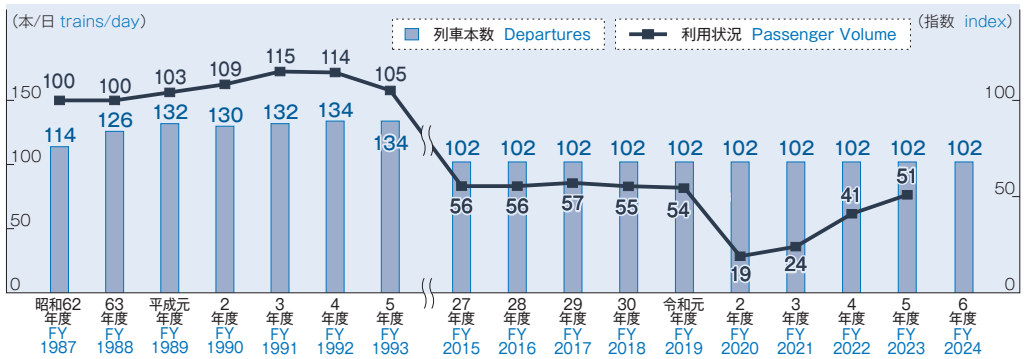
在来線 Conventional Lines

在来線の列車本数及び利用状況（1日当たり） Daily Departures and Passenger Volume for Conventional Lines

普通列車 Local Trains



特急列車等 Express Trains



注　1.列車本数は各年度初の設定本数（臨時列車を除く）。利用状況は断面輸送量について昭和62（1987）年度を100とした場合の指数（普通列車の利用状況については、平成24（2012）年度以降は、自動改札集計による乗員人員合計を補正した指数）
2.令和2（2020）年度～4（2022）年度の利用状況は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

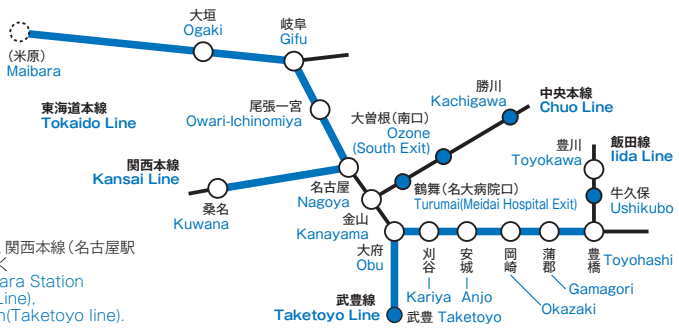
Note: 1.Departures shown are as of the beginning of each fiscal year (excluding extra trains). Passenger volumes are the indices of the total passenger volume at certain points.
FY1987=100 (Passenger Volume of Local Train from FY2012 are based on the passenger ridership counted by automatic ticket gates and are revised indices)
2.Passenger volumes for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

お客様サポートサービス Customer support service

- 駅におけるきっぷの発売や精算等のご案内を遠隔で行うサービスである「お客様サポートサービス」を導入することで、きっぷ購入時のサポートを充実させるとともに、早朝・夜間時間帯などでもきっぷを購入可能となる駅を拡大しています。
- これまでに武豊線、東海道本線（大府駅～豊橋駅間、名古屋駅～米原駅間）、関西本線（名古屋駅～桑名駅間）、飯田線（牛久保駅）、中央本線（鶴舞駅（名大病院口）・大曽根駅（南口）・勝川駅）に導入しています。また、2025年6月頃には静岡地区・東海道本線（沼津駅～興津駅間）に導入します。
- By introducing "Customer support survice" which provide guidance on ticket sales and payment, we enhance support of ticket purchases and increase the number of stations at which passenngers can buy tickets early in the morning and late at night.
- We have already been introduced "Customer support survice" to the Taketoyo Line, the Tokaido Line(from Obu Station to Toyohashi Station and from Nagoya Station to Maibara Station), the Kansai Line(from Nagoya Station to Kuwana Station), the Ida Line(Ushikubo Station), the Chuo Line(Tsurumai Station(Meidai Hospital Exit), Ozone Station(South Exit) and Kachigawa Station). And we will also introduce "Customer support survice" to the Tokaido Line(Shizuoka area, from Numazu Station to Okitu Station) around June 2025.

お客様サポートサービスの導入区間、駅 Area and Station of "Customer support survice"

名古屋地区　導入駅数：38駅
The number of introduced stations (Nagoya Area) 38



導入済み区間、駅
Intoroduced Area and Station

※東海道本線（名古屋駅～米原駅間）は醒ヶ井・柏原、関西本線（名古屋駅～桑名駅間）は長島、武豊線は尾張森岡・石浜を除く
※Except for Samegai Station and Kashiwabara Station (Tokaido Line),Nagashima Station(Kansai Line), Owarimorioka Station and Ishihama Station(Taketoyo line).

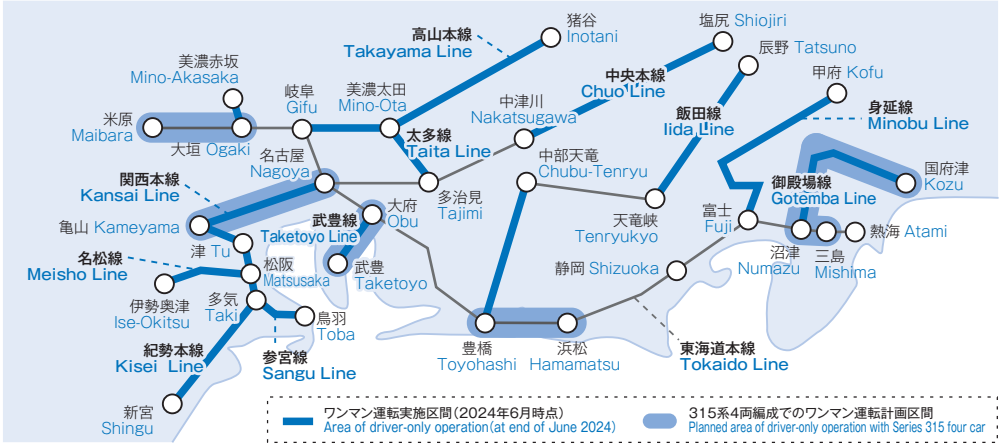
静岡地区　導入予定駅数（2025年6月頃～）：8駅
The number of introduced stations around June 2025(Shizuoka Area) 8

2025年6月頃に導入する区間
Area to be introduced around June 2025

ワンマン運転 Driver-only operation

- 現在、2両以下の編成でワンマン運転を行っています。
- 効率的な業務執行体制を構築する「業務改革」の一環として、315系4両編成にて、車両側面に設置したカメラを用いたワンマン運転の実施に向けて取り組んできました。
- 今後の315系4両編成でのワンマン運転の実施計画は以下の通りです。
  - 2025年度中に、関西本線（名古屋駅～亀山駅間）と武豊線で実施
  - 2026年度以降は、東海道本線（三島駅～沼津駅間、浜松駅～豊橋駅間、大垣駅～米原駅間）や御殿場線等で順次実施
- Now we introduce driver-only operation to two or less cars.
- As part of the “Reform of business operation” to establish an efficient business execution system, we have been working towards the implementation of driver-only operation using cameras installed on the side of the Series 315 four cars.
- Future plans for driver-only operation with Series 315 four cars are as follows.
  - By the end of the FY2025, we introduce to the Kansai Line(from Nagoya Station to Kameyama Station) and the Taketoyo Line.
  - In FY2026 and beyond, we introduce to the Tokaido Line(from Mishima Station to Numazu Station, from Hamamatsu Station to Toyohashi Station and from Ogaki Station to Maibara Station) and the Gotemba Line.

ワンマン運転導入区間 Area of driver-only operation



ワンマン運転実施区間（2024年6月時点）
Area of driver-only operation (at end of June 2024)

315系4両編成でのワンマン運転計画区間
Planned area of driver-only operation with Series 315 four car

在来線 Conventional Lines

踏切事故防止対策 Measures to Prevent Railroad Crossing Accidents

踏切遮断機の設置や踏切障害物検知装置の整備等を推進するとともに、各自治体とも協議を進め、立体交差化等により踏切自体を廃止する抜本的対策を実施しています。

We have been implementing drastic measures to abolish railroad crossings through grade separation, etc., consulting with local governments, as well as promoting installation of barriers and crossing obstructing detectors, etc.

踏切設備の改良 Improvement of Railroad Crossing Facilities

踏切は、付帯する設備により、遮断機及び警報機のある第1種踏切、警報機のある第3種踏切、遮断機・警報機のない第4種踏切の3種類に分類されます。第3種踏切と第4種踏切は、道路交通量、鉄道交通量、踏切の周辺環境等を勘案しながら計画的に第1種踏切への改良等を進めています。

Railroad crossings are classified into three types according to ancillary facilities: Type 1 with barriers and alarms, Type 3 with alarms and Type 4 without barriers and alarms. Type 3 and Type 4 are being upgraded to Type 1 based on plans in consideration of the road traffic volume, railway traffic volume and surrounding environment of railroad crossings.

踏切障害物検知装置等の設置 Installation of Crossing Obstructing Detector, etc.

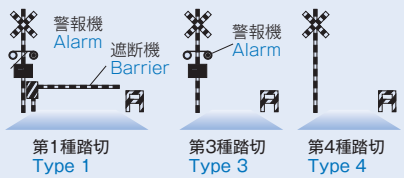
万一自動車が踏切を支障した場合に備え、赤外線またはレーザー光線で自動車を検知する踏切障害物検知装置や、遮断桿が降下していないことを検知する機能を設けています。令和4(2022)年度からは、歩行者、自転車、車いす等への検知性能を向上させたレーザー・センサ式の高機能型障害物検知装置を、列車本数が多く、歩行者や自転車等の通行量が多い踏切に順次導入しています。

また、踏切内に異常があることを運転士に知らせたい場合、ボタンを押すことで関係する信号機を停止信号にする非常ボタン(踏切支障報知装置)も設置しています。

In case an automobile interferes with a railroad crossing, railroad crossings are equipped with crossing obstructing detectors, which detect automobiles by infrared rays or laser rays, and a function that detects barrier rods not descending. From FY2022, laser sensor-based high-performance crossing obstructing detectors with improved detection performance for pedestrians, bicycles, wheelchairs, etc. are sequentially installed at railroad crossings where the number of trains is large and pedestrian and bicycle traffic is heavy.

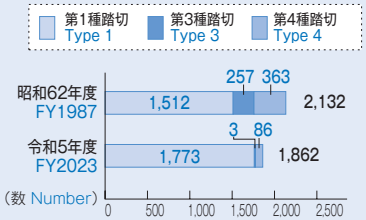
In addition, emergency buttons (obstruction warning devices), which turn a related traffic light into a stop signal by pressing when it is necessary to inform a driver that there is an abnormality in a railroad crossing, are installed.

踏切の種類 Type of Railroad Crossings



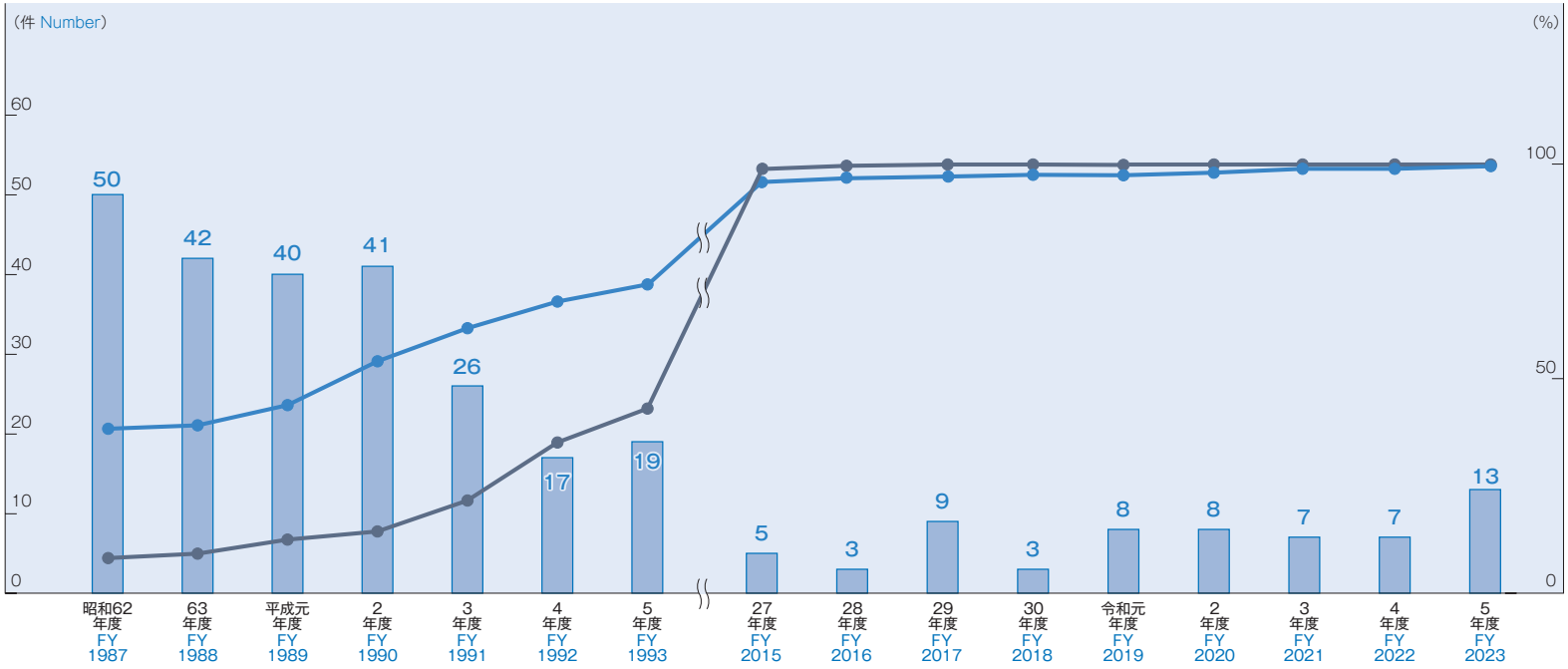
非常ボタン
Emergency Button

踏切数と踏切種別の推移
Number and Type of Railroad Crossings



踏切障害物検知装置
Crossing Obstructing Detector

踏切障害事故件数等 Number of Railroad Crossing Accidents, etc.

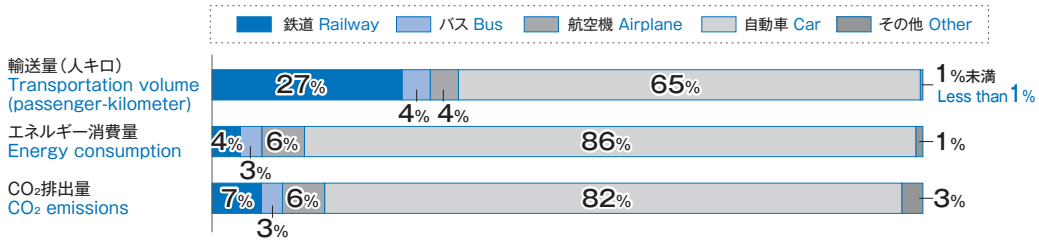


注　踏切事故防止対策の推進により、踏切障害事故の件数は会社発足時と比較して大幅に減少

Note: The number of railroad crossing accidents has decreased significantly compared to when the company was established, due to the promotion of prevention measures.

鉄道の環境優位性 Environmental Superiority of Railways

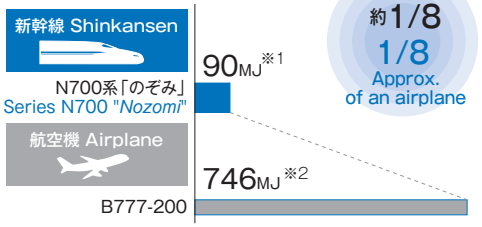
旅客輸送における輸送量・エネルギー消費量・CO_2排出量分担率
Distribution of Passenger Transportation Share, in terms of Transportation Volume, Energy Consumption, and CO_2 Emissions



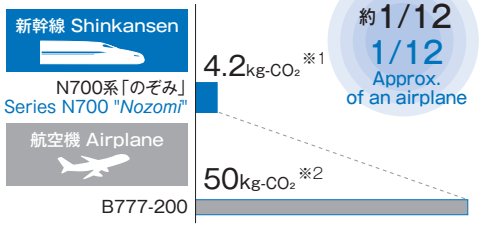
注　端数処理により、内訳の合計が100%にならない場合がある
出典　輸送量、エネルギー消費量：エネルギー・経済統計要覧（令和3（2021）年度）
CO_2排出量：国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィスのデータ（令和3（2021）年度）をもとに作成
Note: The totals for items in the breakdown may not be 100% due to rounding.
Source: For transportation volume/energy consumption, created based on data from Handbook of Energy & Economics Statistics (FY2021).
For CO_2 emissions, created based on data from the National Institute for Environmental Studies, Greenhouse Gas Inventory Office of Japan (FY2021).

東海道新幹線と航空機の比較（東京～大阪）
Comparison of the Tokaido Shinkansen and Airplanes (between Tokyo and Osaka)

エネルギー消費量（1座席当たり）
Energy Consumption per Seat

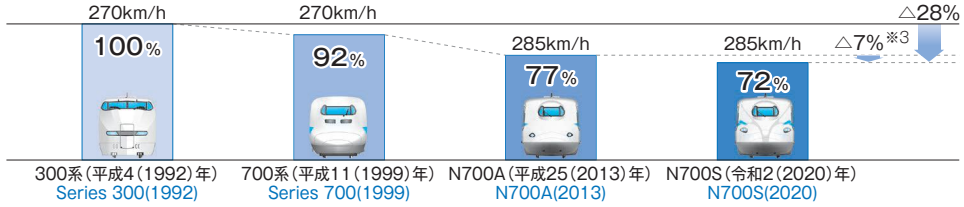


CO_2排出量（1座席当たり）
CO_2 Emissions per Seat



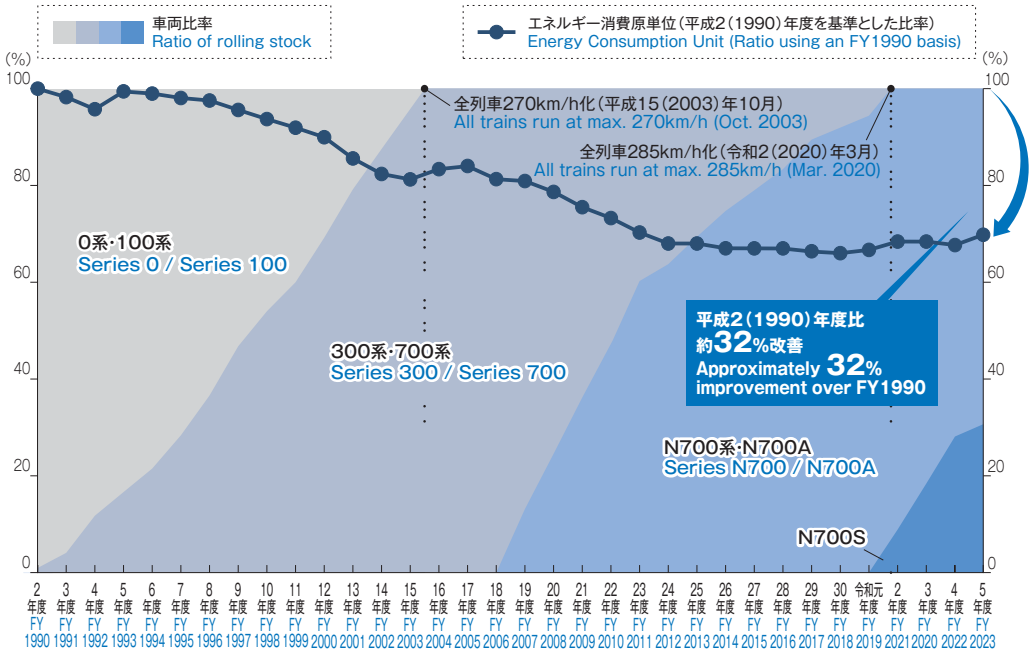
注　1.走行実績（当社分）に基づく算出 N700系「のぞみ」（東京～新大阪）
2.ANA「アニュアルレポート 2011」を参考に当社算出　B777-200（羽田～伊丹・関空）
Note: 1.Calculation based on running performance of Series N700 Nozomi (Tokyo - Shin-Osaka) conducted by JR Central.
2.Calculated by JR Central using ANA's "Annual Report 2011" B777-200 (Haneda - Itami/Kansai Airport) for reference.

東海道新幹線の車種別電力消費量の比較
Comparison of Electric Power Consumption by Tokaido Shinkansen Rolling Stock Type



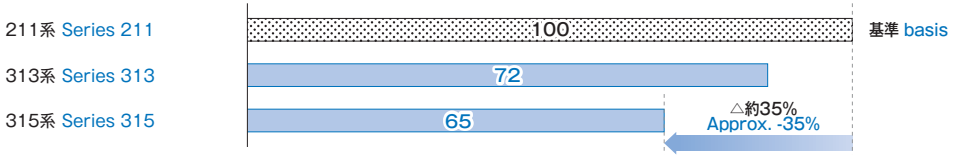
注　1.東京～新大阪下りを上記の最高速度で走行した場合のシミュレーション
2.（　）内は投入した年
3.空調制御方式の最適化等の効果を含む
Note: 1.Simulated run from Tokyo to Shin-Osaka at the maximum speeds identified above.
2.Years in parenthesis indicate introduction year of each rolling stock.
3.Includes effects of optimization of air conditioning control method, etc.

東海道新幹線の車両比率・エネルギー消費原単位
Ratio of the Tokaido Shinkansen Rolling Stock and Energy Consumption Unit



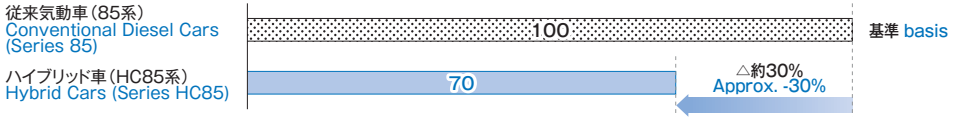
在来線車両の電力・軽油消費量の比較
Comparison of Electricity Consumption and Diesel Fuel Consumption of Conventional Line Cars

在来線電車の電力消費量の比較
Comparison of Electricity Consumption of Conventional Line Electric Cars



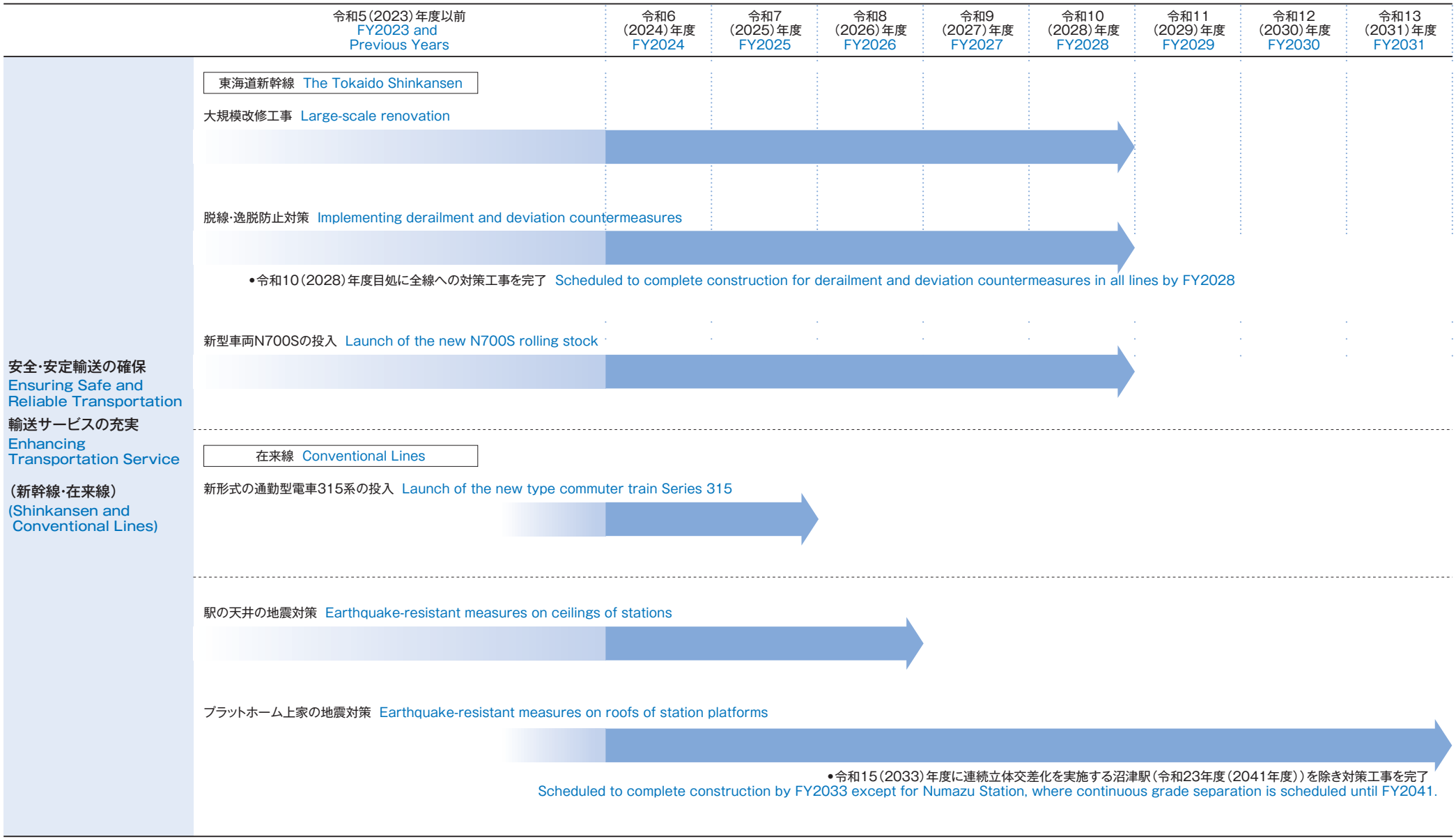
注　豊橋～大垣、名古屋～中津川を最高速度120km/hで走行（快速運用）した場合のシミュレーション
Note: Based on simulated test runs between Toyohashi and Ogaki, and Nagoya and Nakatsugawa at a maximum speed of 120km/h (rapid operation).

従来気動車（85系）・ハイブリッド車（HC85系）の軽油消費量の比較
Comparison of Diesel Fuel Consumption of Conventional Diesel Cars (Series 85) and Hybrid Cars (Series HC85)



注　名古屋～富山を最高速度120km/hで走行した場合のシミュレーション
Note: Based on simulated test runs between Nagoya and Toyama at a maximum speed of 120km/h.

主な施策の展望 Future Expectation of Key Measures



超電導リニアによる中央新幹線計画（1） The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (1)

当社は、自らの使命であり経営の生命線である首都圏～中京圏～近畿圏を結ぶ高速鉄道の運営を持続するとともに、企業としての存立基盤を将来にわたり確保していくため、自己負担を前提に、超電導リニアによる中央新幹線計画を全国新幹線鉄道整備法に基づき進めています。
超電導リニア技術は、国土交通省の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会より、「営業線に必要な技術開発は完了」と評価されています。超電導リニアは、時速500kmでの安定的な高速走行を可能にする極めて安全性の高いシステムです。
Under the condition that we bear all the construction cost, we are promoting the Chuo Shinkansen Project using the Superconducting Maglev System based on the Nationwide Shinkansen Railway Development Act to continually carry out our mission of operation of high-speed railway linking the Tokyo Metropolitan area, Central region, and Kansai region, and to ensure the future foundation of the company.
The Superconducting Magnetic Levitation Technological Practicality Evaluation Committee of the Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (hereinafter "MLIT") acknowledged that "the technologies required for a commercial line have been fully developed." Superconducting Maglev is a quite safe system that makes it possible to travel at a stable high speed of 500km/h.

計画の概要・もたらす価値 Summary and Value of the Project

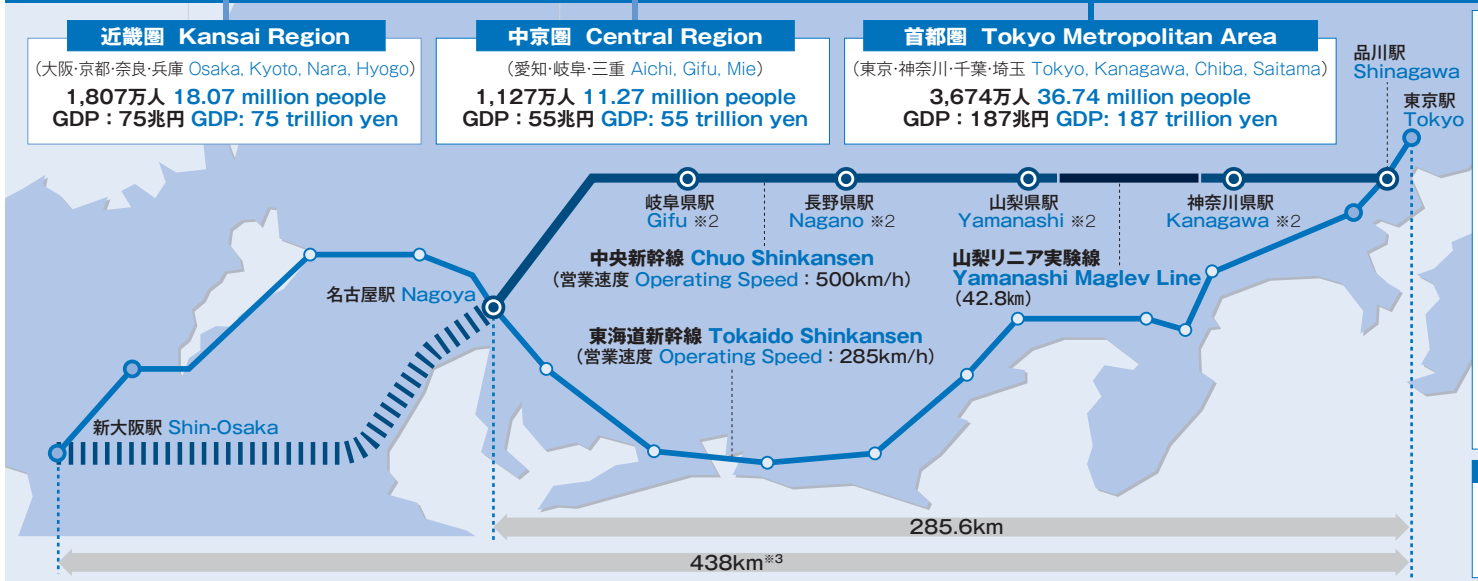
1 超電導リニアによる圧倒的な時間短縮効果で三大都市圏が1つの巨大都市圏となり、経済・社会活動が活性化
The overwhelming time-reduction effect of the Chuo Shinkansen will merge the three major metropolitan areas into "Super Mega Region", energizing economic and social activity.

巨大都市圏 Super Mega Region 6,608万人 66.08 million people　GDP：318兆円 GDP: 318 trillion yen ※1

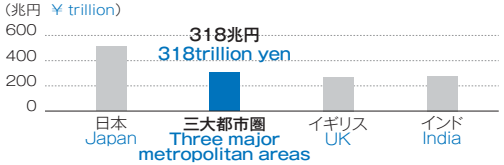
近畿圏 Kansai Region
（大阪・京都・奈良・兵庫 Osaka, Kyoto, Nara, Hyogo）
1,807万人 18.07 million people
GDP：75兆円 GDP: 75 trillion yen

中京圏 Central Region
（愛知・岐阜・三重 Aichi, Gifu, Mie）
1,127万人 11.27 million people
GDP：55兆円 GDP: 55 trillion yen

首都圏 Tokyo Metropolitan Area
（東京・神奈川・千葉・埼玉 Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama）
3,674万人 36.74 million people
GDP：187兆円 GDP: 187 trillion yen



三大都市圏と各国のGDP比較
Comparison of GDP between the three major metropolitan areas and major countries



注　1ドル=106.82円で計算
出典　国際連合データベース、内閣府「県民経済計算」（令和2（2020）年度）
※三大都市圏は以下の都府県を対象として計算
東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、奈良県、兵庫県
Note: Calculated at a rate of 106.82 yen per dollar.
Source: United Nations database, Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2020)
※Three major metropolitan areas are calculated taking the following prefectures into account.
Tokyo, Kanagawa, Chiba, Saitama, Aichi, Gifu, Mie, Osaka, Kyoto, Nara, Hyogo

移動時間の短縮 Travel Time Reduction
東京（品川）～名古屋（最速）：86分 → 40分
Tokyo (Shinagawa) - Nagoya (fastest) : 86 minutes → 40 minutes
東京（品川）～大阪（最速）：134分 → 67分
Tokyo (Shinagawa) - Osaka (fastest) : 134 minutes → 67 minutes

品川・名古屋間については、令和5（2023）年12月に、工事の完了の予定時期を「令和9（2027）年以降」（※4）、総工事費を「7.04兆円（7兆482億円）」（※5）とする「中央新幹線品川・名古屋間の工事実施計画（その3）及び変更」の認可を受けました。
As for between Shinagawa and Nagoya, on Dec.2023, we received permission regarding the "Construction Implementation Plan (Part3) of the Chuo Shinkansen section between Shinagawa and Nagoya, and the change to approved items", in which the scheduled completion year between Shinagawa and Nagoya is "on or after 2027"※4and the total construction costs between Shinagawa and Nagoya is estimated to be "7.04 trillion (7,048.2 billion) yen".※5

注　1.人口は総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」（令和5（2023）年1月1日）よりGDPは内閣府「県民経済計算」（令和2（2020）年度）より
2.中間駅名は仮称
3.「中央新幹線（東京都・大阪市間）調査報告書」（平成21（2009）年12月）より
4.令和9（2027）年の品川・名古屋間の開業は実現できず、開業の遅れに直結している南アルプストンネル静岡工区のトンネル掘削工事に未だ着手の見込みが立たないため、新たな開業時期を示すことはできません。
5.総工事費は、「中央新幹線品川・名古屋間の総工事費に関するお知らせ」（令和3（2021）年4月）で公表した見通し額からの変更はありません。

Note: 1.Source: [Population] Ministry of Internal Affairs and Communications "Population, Demographics and Number of Households Derived from Basic Resident Registration" (As of January 1, 2023) / [GDP] Cabinet Office "Report on Prefectural Accounts" (FY2020)
2.The name of each station located in Kanagawa, Yamanashi, Nagano, and Gifu on the Chuo Shinkansen line is tentative.
3.Source: "Research Report on the Chuo Shinkansen Section between Tokyo and Osaka" (Dec. 2009)
4.We are not in a position to realize the opening between Shinagawa and Nagoya in 2027. Since there is no prospect of starting tunnel excavation in the Southern Alps Tunnel Shizuoka construction area where the delay in the opening is directly linked, we cannot predict a new opening date.
5.The total construction cost remains the same as what we announced in the "Notice Concerning Total Construction Costs for the Chuo Shinkansen Section between Shinagawa and Nagoya" (Apr.2021).

2 超電導リニアによる中央新幹線の実現により、東京・名古屋・大阪の日本の大動脈輸送の二重系化を実現し、将来のリスク発生に備える
We will duplicate our artery transportation system linking Tokyo, Nagoya, and Osaka with the Chuo Shinkansen, thereby preparing for future risk.

- 開業以来半世紀以上経過する東海道新幹線の経年劣化に備える
- 巨大地震等の大規模災害に対して抜本的な備えが必要
- We prepare for aging of the Tokaido Shinkansen which has operated more than half a century.
- We require drastic countermeasures against large-scale natural disasters including mega earthquakes.

南海トラフ巨大地震の想定震度の最大値の分布図
Distribution map of the estimated biggest seismic intensity of the Nankai Trough Mega Earthquake

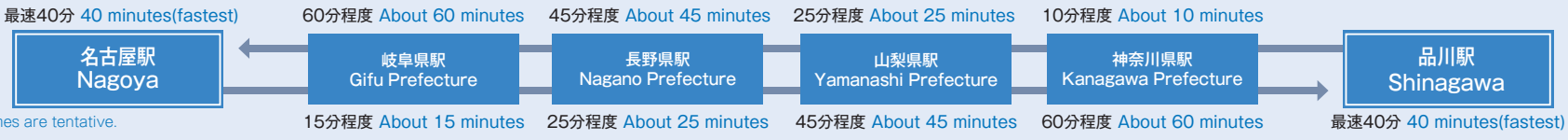
出典　中央防災会議「南海トラフ巨大地震対策について（最終報告）」（平成25（2013）年5月）を元に作成
Source: Prepared by JR Central based on "Countermeasure against the Nankai Trough Mega Earthquake (Final Report)" (May. 2013)

超電導リニアによる中央新幹線計画（2） The Chuo Shinkansen Project Using the Superconducting Maglev (2)

3 **中央新幹線の開業によって、東海道新幹線の「のぞみ」のご利用の一部が中央新幹線にシフトすることで、東海道新幹線のダイヤに余裕ができた場合に、現在の「ひかり」「こだま」の停車駅の利便性向上につながるよう検討していく**
We consider improving convenience of the stations that "*Hikari*" and "*Kodama*" stop, in case a part of "*Nozomi*" users shift from the Tokaido Shinkansen to the Chuo Shinkansen.

4 **飛躍的な時間短縮に伴い都市圏間の流動が大いに活性化することによる需要の新規誘発、各中間駅の新規利用が期待される**
The dramatic time reduction will greatly stimulate the flow between metropolitan areas, which is highly expected to generate new demand and new use of intermediate stations.

世界最速のスピードで、沿線各地がより身近に
World's fastest speed brings each area along the line closer



※1.中間駅名は仮称　※1.Intermediate station names are tentative.

5 **経済・社会への幅広い波及効果が見込まれる** **Broad ripple effects on the economy and society are highly expected.**

三大都市圏が1つの巨大都市圏となることで、例えば、活動範囲の広域化により、ビジネスの進め方や余暇の過ごし方等のライフスタイルを大きく変化させ、様々な可能性を広げるなど、人口減少下にある日本の新しい成長を牽引していくコアとなっていくことが期待されている。
The three major metropolitan areas will become "Super Mega Region", which is expected to become the core driving new growth for Japan, which is experiencing a declining population, by broadening the scope of activities and thereby significantly changing lifestyles such as the way people do business and spend their leisure time, as well as expanding various possibilities.

国土交通省がとりまとめた「国土政策シミュレーションモデル」によれば、中央新幹線開業によるスーパー・メガリージョンの形成に伴う生産性の向上効果として、GDPが、名古屋までの開業で年間3.5兆円、その後の大阪までの開業で年間6.5兆円押し上げられると試算されている。
According to the "National Land Policy Simulation Model" compiled by MLIT, the productivity improvement effects of the formation of the "Super Mega Region" as a result of the opening of the Chuo Shinkansen are estimated to be 3.5 trillion yen per year for the opening of the line up to Nagoya, and 6.5 trillion yen per year for the opening of the line up to Osaka.

※2.国土交通省国土政策局「平成29年度国土政策シミュレーションモデルの開発に関する調査報告書」（平成30（2018）年7月）
※2.National Spatial Planning and Regional Policy Bureau of MLIT "FY2017 Survey Report on the Development of National Land Policy Simulation Model" (July 2018)

工事の推進（2024年3月末時点） Promotion of Construction (As of March 31, 2024)

工事実施計画の認可を受けた品川・名古屋間について、工事の安全、環境の保全、地域との連携を重視し、コストを十分に精査しながら、沿線各地で精力的に工事を進めています。
We are energetically carrying out the planned construction work in areas along the Shinagawa-Nagoya section for which we obtained approval of the Construction Implementation Plan, placing priority on safety at work, environmental conservation, and cooperation with local communities and examining costs sufficiently.

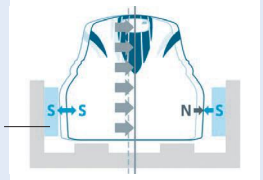
- 工事契約件数　77件（品川～名古屋間延長約286kmのうち約9割）
- 用地取得の状況　約75%※3
  用地取得率※4＝取得済数（人）※5／権利者数（人）
  ※3 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。
  ※4 取得範囲の変更や相続等により、権利者数が増減し、数値が低下する可能性があります。
  ※5 取得済数とは、権利者数のうち、契約を締結した権利者の数です。
- 発生土活用先の確定状況　約80%※6
  発生土活用先の確定状況※7：発生土量※8 の約80%
  なお、確定した約80%の発生土活用先以外にも、複数の候補地と発生土の受入について現在協議を進めています。
  ※6 百分率は5%刻み、端数切捨により算出しています。
  ※7 確定した発生土活用先とは、発生土の受入について協定等の契約を締結している活用先等を指しています。
  ※8 発生土量は、補正後の環境影響評価書を公表した平成26年8月時点の計画としています。
- 設備投資額　1兆7,862億円（2014～2023年度累計）

- Number of construction contracts signed　77 (Approx. 90% of 286km extension between Shinagawa and Nagoya)
- Progress of effort to acquire land　Approx.75% ※3
  Land acquisition rate※4= number of landowners from whom land is acquired※5/ total number of landowners
  ※3 The percentage figure is rounded down to be shown in increments of 5 percentage points.
  ※4 The figure may decrease due to a change in the number of landowners as a result of changes in the scope of land being acquired, inheritance, etc.
  ※5 The number of landowners from whom land is acquired represents the number of landowners with whom a contract has been signed.
- Progress of finding entities that use excavated soil　Approx.80% ※6
  Progress of finding entities that use excavated soil※7: approx. 80% of the amount of excavated soil※8 In addition to the entities already enlisted to use about 80% of excavated soil, we are in negotiations with multiple candidates regarding acceptance of excavated soil.
  ※6 The percentage figure is rounded down to be shown in increments of 5 percentage points.
  ※7 The entities already enlisted to use excavated soil are entities, etc. with whom we have signed agreements, etc. on the acceptance of excavated soil.
  ※8 The amount of excavated soil is the target figure as of August 2014, the month in which we published a corrected environmental impact assessment report.
- Capital Investment　1,786,2 billion yen (Cumulative total for FY2014-FY2023)

超電導リニアの安全性 The safety of Superconducting Maglev

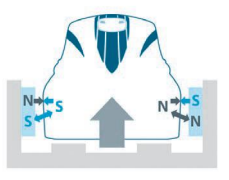
地震時も脱線を防止 Preventing derailment even in case of earthquakes

超電導リニアシステム※9では、車両はガイドウェイに設置された浮上・案内コイルの作用（強固な磁気ばね）で支えられ、かつ常にガイドウェイ中央に安定して保持されるようになっているため脱線することはありません。
Thanks to the Superconducting Maglev system※9 where railcars are always kept at the center of the guide way by magnetic power generated by levitation and guidance coils, they won't derail.



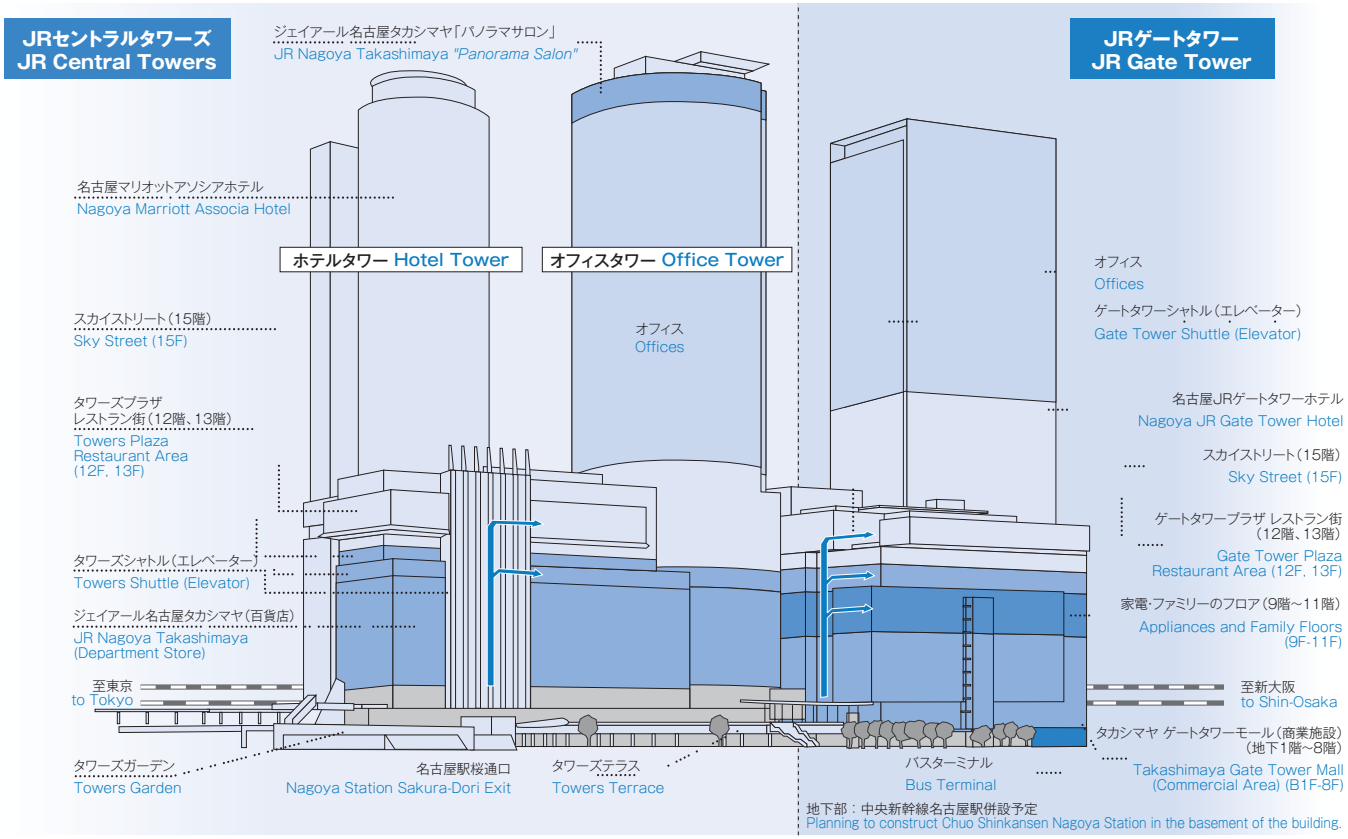
停電時も安全に停止 Safely stopping even in case of power outage

超電導リニアは、浮上のための電力を外部から供給する必要はありません。車両が一定以上の速度で走行していれば、浮上力が常に生じているため、停電時にも車両は急に地面に落下することなく安全に停止します。
Superconducting Maglev can float without power supply from outside. While the cars run faster than a certain speed, levitation force continues to be generated. Therefore, in case of power outage, they can safely stop without falling onto the track.



※9.超電導リニアの原理については次のURL参照　URL https://linear-chuo-shinkansen.jr-central.co.jp/about/　※9.The principles of the Superconducting Maglev system can be found at the following URL.　URL https://scmaglev.jr-central-global.com/about/

JRセントラルタワーズとJRゲートタワーの概要 Overview of JR Central Towers and JR Gate Tower



	単位 Unit	JRセントラルタワーズ JR Central Towers	JRゲートタワー JR Gate Tower
延床面積 Total Floor Area	m²	約417,000 Approx. 417,000	約260,000 Approx. 260,000
オフィス(賃貸面積) Offices (Rental Office Area)	m²	約60,000 Approx. 60,000	約44,000 Approx. 44,000
店舗面積 Store Area	m²	百貨店 Department Store 約68,000 Approx. 68,000	商業施設 Commercial Area 約32,000 Approx. 32,000 ※店舗面積は通路等を含む Store Area includes passages, etc
ホテル(客室数) Hotel (Guest Rooms)	室 rooms	769	350
駐車場(駐車台数) Parking	台 cars	約1,500 Approx. 1,500	約300 Approx. 300
バスターミナル Bus Terminal		なし No	あり Yes
高さ Height	m	245	約220 Approx. 220
階数 Floors			
地上 Above-ground	階 Floors	53（ホテルタワー Hotel Tower） 51（オフィスタワー Office Tower）	46
地下 Subterranean Floors	階 Floors	4	6
着工 Commencement of Construction		平成6(1994)年8月 August 1994	平成24(2012)年10月 October 2012
竣工(ビル本体) Completion of Construction (Building Body)		平成11(1999)年12月 December 1999	平成29(2017)年2月 February 2017
全面開業 Full Open		平成12(2000)年5月 May 2000	平成29(2017)年4月 April 2017
総事業費 Total Investment	億円 ¥billion	約2,000 Approx. 200	約1,050 Approx. 105

当社最大の駅である名古屋駅(平均乗車人員199千人／日)の開発はグループ事業の柱

平成12(2000)年に駅の直上にJRセントラルタワーズを、平成29(2017)年にはタワーズに隣接してJRゲートタワーを全面開業

両ビルを一体的に運営し、双方の事業のコンセプトの明確な棲み分けによる相乗効果の発揮や営業連携による収益拡大、そして効率的な運営による利益の最大化に取り組む

Station Complex of Nagoya Station, with the most passengers (199,000 passengers per day) in JR Central, forms a pillar of JR Central group businesses.

JR Central Towers opened in 2000, and JR Gate Tower opened in 2017 adjacent to JR Central Towers.

We aim integrated management of each building, through utilizing synergy effect by identification of brand concepts, growing sales by cooperation and collaboration, and pursuing the maximization of profit by efficient operation.

■ 連結子会社による主な事業 Main Businesses Operated by Consolidated Subsidiaries

	JRセントラルタワーズ JR Central Towers	JRゲートタワー JR Gate Tower
流通業 Merchandise	ジェイアール名古屋タカシマヤ JR Nagoya Takashimaya	タカシマヤ ゲートタワーモール Takashimaya Gate Tower Mall
運営者 Operator	㈱ジェイアール東海高島屋 JR Tokai Takashimaya Co., Ltd	
不動産業 Real Estate	オフィス賃貸 Office Leasing	オフィス賃貸 Office Leasing
運営者 Operator	ジェイアールセントラルビル㈱ JR CENTRAL BUILDING CO., LTD.	
ホテル業 Hotel	名古屋マリオットアソシアホテル Nagoya Marriott Associa Hotel	名古屋JRゲートタワーホテル Nagoya JR Gate Tower Hotel
運営者 Operator	㈱ジェイアール東海ホテルズ JR Tokai Hotels Co., Ltd.	

連結決算 Financial Data (Consolidated)

収支状況／財務状況 Operating Results / Financial Position

（10億円 ¥ billion）

	平成元年度 FY1989	2年度 FY1990	3年度※1 FY1991	4年度 FY1992	11年度 FY1999	12年度※2 FY2000	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度（予想）※3 FY2024 (forecast)
営業収益 Operating Revenues	1,052.3	1,154.8	1,188.3	1,208.7	1,221.6	1,333.2	1,652.5	1,672.2	1,738.4	1,756.9	1,822.0	1,878.1	1,844.6	823.5	935.1	1,400.2	1,710.4	1,740.0
運輸業 Transportation	–	–	–	–	1,087.9	1,103.5	1,276.1	1,305.6	1,358.1	1,380.4	1,424.0	1,461.3	1,431.2	533.0	717.6	1,134.0	1,408.3	1,434.0
流通業 Merchandise and Other	–	–	–	–	98.3	163.3	220.7	233.8	239.6	237.0	255.3	264.9	263.2	174.7	102.7	138.7	160.6	162.0
不動産業 Real Estate	–	–	–	–	24.3	49.9	67.4	66.5	66.0	68.6	78.0	82.1	79.9	69.1	72.2	77.3	83.2	84.0
その他 Other	–	–	–	–	83.5	110.7	250.6	238.9	243.0	253.9	261.6	261.0	272.2	251.6	234.4	249.4	255.2	256.0
調整額 Reconciliations	–	–	–	–	△72.5	△94.3	△162.4	△172.8	△168.5	△183.1	△197.0	△191.3	△202.1	△205.0	△191.9	△ 199.3	△ 197.0	△ 196.0
営業費 Operating Expenses	937.9	1,020.9	899.8	801.9	895.9	997.3	1,157.9	1,165.6	1,159.7	1,137.4	1,160.0	1,168.3	1,188.4	1,008.2	933.4	1,025.7	1,103.0	1,132.0
運輸業 Transportation	–	–	–	–	764.2	782.5	815.9	833.6	801.2	787.2	800.9	796.4	813.6	716.3	725.9	795.5	848.6	868.0
流通業 Merchandise and Other	–	–	–	–	100.7	160.8	212.5	224.9	230.9	229.5	247.1	255.3	255.8	186.9	106.5	130.4	146.8	149.0
不動産業 Real Estate	–	–	–	–	21.1	39.8	53.5	49.9	50.4	50.5	59.4	61.8	60.9	56.1	57.2	60.0	62.9	63.0
その他 Other	–	–	–	–	81.7	107.4	240.0	230.6	244.7	252.2	248.4	244.9	258.7	250.3	233.2	239.3	239.7	246.0
調整額 Reconciliations	–	–	–	–	△71.9	△93.3	△164.2	△173.5	△167.6	△182.1	△196.0	△190.2	△200.7	△201.4	△189.6	△ 199.5	△ 195.2	△ 194.0
営業損益 Operating Income (Loss)	114.3	133.8	288.4	406.7	325.6	335.9	494.6	506.5	578.6	619.5	662.0	709.7	656.1	△184.7	1.7	374.5	607.3	608.0
運輸業 Transportation	–	–	–	–	323.6	321.0	460.1	472.0	556.8	593.1	623.0	664.8	617.6	△183.3	△8.3	338.5	559.6	566.0
流通業 Merchandise and Other	–	–	–	–	△2.4	2.5	8.2	8.9	8.7	7.5	8.2	9.6	7.4	△12.2	△3.7	8.3	13.8	13.0
不動産業 Real Estate	–	–	–	–	3.2	10.0	13.8	16.6	15.6	18.1	18.5	20.2	19.0	13.0	14.9	17.3	20.2	21.0
その他 Other	–	–	–	–	1.7	3.2	10.5	8.2	△1.7	1.6	13.2	16.1	13.5	1.3	1.1	10.0	15.4	10.0
調整額 Reconciliations	–	–	–	–	△0.6	△0.9	1.8	0.7	△0.8	△0.9	△1.0	△1.1	△1.3	△3.5	△2.2	0.2	△ 1.8	△ 2.0
経常損益 Ordinary Income (Loss)	109.4	130.3	118.2	69.5	67.0	72.3	404.2	428.1	511.4	563.9	583.5	632.6	574.2	△262.0	△67.2	307.4	546.9	545.0
親会社株主に帰属する当期純損益 Net Income (Loss) Attributable to Owners of the Parent	66.9	53.3	56.4	33.8	37.6	52.9	255.6	264.1	337.4	392.9	395.5	438.7	397.8	△201.5	△51.9	219.4	384.4	381.0
資産合計 Total Assets	947.0	1,089.2	6,230.2	6,245.9	6,061.6	5,919.2	5,178.1	5,217.9	5,268.5	7,052.6	8,908.6	9,295.7	9,603.1	9,600.3	9,450.5	9,514.4	9,941.8	–
負債合計 Total Liabilities	665.6	754.5	5,856.0	5,849.0	5,470.9	5,284.8	3,375.9	3,154.0	2,915.9	4,325.9	5,823.9	5,787.6	5,731.0	5,913.7	5,841.2	5,707.2	5,718.2	–
長期債務 Long-Term Debt and Payables	352.8	377.9	5,460.5	5,435.2	4,942.2	4,710.2	2,370.8	2,150.5	1,945.0	3,395.4	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	4,846.1	–
純資産合計 Total Equity	281.3	334.6	374.2	396.9	584.3	626.6	1,802.2	2,063.9	2,352.5	2,726.7	3,084.7	3,508.0	3,872.1	3,686.6	3,609.2	3,807.1	4,223.6	–

注　1.平成4(1992)年以前の長期債務は参考値
2.平成10(1998)年度から会計制度の変更により、事業税の計上箇所を営業費より法人税等に変更
3.平成10(1998)年度から会計制度の変更により、非支配株主持分を負債に含めず表記
4.平成18(2006)年度から会計制度の変更により、「資本」表記を「純資産」表記に変更。「純資産」には非支配株主持分を含む
5.平成26(2014)年度以前の親会社株主に帰属する当期純利益は、期末連結決算における当期純利益を記載
6.令和3(2021)年度以降は、収益認識会計基準適用後の数値。これにより、主に流通業の営業収益において、数値が低くなっている

Note: 1.The numbers of Long-Term Debt and Payables before FY1992 are references.
2.Due to a change in Japanese accounting standards, enterprise tax, which was recorded as an operating expense, is recorded as a part of income taxes from FY1998.
3.Due to a change in Japanese accounting standards, noncontrolling interests are excluded from liabilities from FY1998.
4.Due to a change in Japanese accounting standards, "Shareholders' equity" changed to "Equity" from FY2006. Noncontrolling interests are included in "Equity".
5.For FY1989 through FY2014, the "Net income attributable to owners of the parent" is based on the "Net income" of financial reports.
6.Numbers after FY2021 are those after applying the Revenue Recognition Accounting Standard. Thus, numbers have decreased mainly in operating revenues of the Merchandise and Other segment.

対象会社数 Consolidation（各年度末時点 at fiscal year-end）

連結 Number of Consolidated Subsidiaries	3	3	3	5	19	30	29	29	28	29	29	29	29	29	29	29	28	–
持分法適用 Number of Affiliates Accounted for by the Equity Method	0	0	0	0	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	–

設備投資額、減価償却費 Capital Investment, Depreciation and Amortization

（10億円 ¥ billion）

設備投資額 Capital Investment	–	–	–	–	223.3	175.7	240.6	272.3	279.9	374.9	379.6	467.3	524.0	543.2	530.5	505.4	480.5	674.0
減価償却費 Depreciation and Amortization	–	–	–	–	218.1	220.7	276.2	271.5	242.3	225.3	216.0	211.2	214.5	199.3	207.0	219.6	216.3	208.6

連結キャッシュ・フロー計算書 Consolidated Cash Flow Statements（抜粋 abstract）

（10億円 ¥ billion）

営業活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Operating Activities	–	–	–	–	300.3	353.2	540.5	570.8	601.4	580.5	609.5	600.3	595.2	△169.3	71.7	486.7	672.8	–
投資活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Investing Activities	–	–	–	–	△196.2	△126.9	△230.4	△263.9	△170.3	△1,909.5	△1,676.4	△597.5	△552.4	△134.7	△153.0	△175.0	△ 436.5	–
有形・無形固定資産の取得等による支出 Expenditures from the purchase of property plant and equipment and intangible assets, etc.	–	–	–	–	–	–	–	–	△252.3	△330.1	△306.9	△397.8	△459.0	△493.5	△478.1	△445.2	△ 387.1	–
中央新幹線建設資金管理信託による収入・支出 Proceeds from the trust for the Chuo Shinkansen construction	–	–	–	–	–	–	–	–	–△1,472.7	△1,368.1	170.3	235.5	358.8	263.0	227.7	233.6	–	
資金運用による収入・支出 Revenue/expenditure from fund management	–	–	–	–	–	–	–	–	82.0	△106.7	△1.3	△370.0	△328.9	–	61.9	42.4	△ 283.0	–
フリー・キャッシュ・フロー Free Cash Flow (Operating Plus Investing)	–	–	–	–	104.1	226.3	310.1	306.8	431.1	△1,328.9	△1,066.8	2.8	42.7	△304.0	△81.3	311.6	236.3	–
財務活動によるキャッシュ・フロー Net Cash Provided by (Used in) Financing Activities	–	–	–	–	△101.9	△266.2	△309.7	△252.2	△242.8	1,425.1	1,434.7	△33.6	△32.9	262.6	△19.1	△220.6	△ 125.1	–
現金及び現金同等物の増減額 Net Increase (Decrease) in Cash and Cash Equivalents	–	–	–	–	2.2	△39.9	0.3	54.5	188.3	96.2	367.8	△30.8	9.7	△41.4	△100.4	91.0	111.1	–

※1 平成3(1991)年10月に東海道新幹線に係る鉄道施設を譲り受け、その譲渡価額5兆956億円を鉄道施設購入長期未払金として計上
※2 平成12(2000)年5月にJRセントラルタワーズ全面開業
※3 令和6(2024)年度の予想値は、令和6(2024)年3月期決算公表時点のもの

※1 Long-term accounts payable -railway facilities were incurred in the amount of ¥5,095.6 billion in October 1991 for the purchase of the facilities of the Tokaido Shinkansen.
※2 JR Central Towers fully opened in May 2000.
※3 The numbers forecasted for FY2024 are as of the publishment of the financial report for the year ended March 31, 2024.

注　1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照
https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/
2.令和2(2020)年度～4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.
https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets
2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

単体決算 Financial Data (Non-consolidated)

(10億円 ¥ billion)

収支状況 Operating Results	昭和62年度 FY1987	平成2年度 FY1990	3年度※1 FY1991	4年度 FY1992	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023	6年度(予想) FY2024 (forecast)※2
営業収益 Operating Revenues	874.6	1,101.3	1,130.7	1,110.5	1,277.2	1,306.6	1,357.9	1,380.7	1,427.4	1,464.8	1,436.9	541.7	726.0	1,143.3	1,417.3	1,430.0
鉄道事業収入 Railway Business	872.4	1,097.3	1,126.4	1,105.4	1,268.5	1,297.8	1,349.7	1,371.9	1,414.8	1,452.0	1,422.2	527.4	711.3	1,126.7	1,400.2	–
旅客運輸収入 Transportation Revenues	829.4	1,048.1	1,074.0	1,051.6	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8	1,369.0
関連事業収入 Affiliated Business	2.1	4.0	4.3	5.1	8.6	8.7	8.2	8.8	12.5	12.8	14.7	14.3	14.6	16.6	17.1	–
営業費 Operating Expenses	803.1	968.1	843.1	705.8	816.3	831.1	800.3	784.9	802.1	797.1	813.9	717.7	727.3	797.0	851.0	870.0
人件費 Personnel Expenses	117.8	152.1	163.9	173.3	174.3	177.4	179.4	179.2	179.6	179.7	175.1	160.7	159.7	170.0	172.2	175.0
物件費 Non-Personnel Expenses	199.7	289.1	313.7	308.1	348.6	365.1	358.3	354.9	382.0	381.7	401.3	342.7	341.5	382.6	433.5	459.0
動力費 Energy	33.4	38.1	39.4	40.1	41.2	45.0	40.5	35.7	39.1	43.1	43.3	37.7	41.0	63.2	55.8	60.0
修繕費 Maintenance	73.7	104.8	133.6	126.5	125.1	136.6	131.9	134.6	145.4	140.5	156.1	142.9	134.8	136.6	181.3	190.0
業務費 Others	92.5	146.2	140.7	141.4	182.2	183.4	185.7	184.5	197.3	198.0	201.9	162.0	165.7	182.7	196.2	209.0
新幹線使用料 Shinkansen Leasing Fee	416.8	420.0	207.8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
租税公課 Taxes Other Than Income Taxes	14.4	24.6	24.6	37.5	32.9	32.7	35.3	39.6	41.8	42.2	41.8	32.8	35.2	40.2	43.7	43.0
減価償却費 Depreciation and Amortization	54.2	82.1	132.8	186.7	260.3	255.8	227.0	210.9	198.6	193.4	195.5	181.3	190.7	204.0	201.5	193.0
営業損益 Operating Income (Loss)	71.5	133.2	287.6	404.7	460.8	475.4	557.6	595.8	625.2	667.7	623.0	△175.9	△1.2	346.3	566.3	573.0
営業外損益 Non-Operating Income (Loss)	△10.7	△3.9	△170.5	△337.0	△89.0	△77.6	△67.1	△54.5	△77.6	△77.6	△83.0	△80.7	△72.7	△ 67.4	△ 61.7	△ 64.0
営業外収益 Non-Operating Revenues	12.4	17.1	21.1	16.3	8.4	10.3	7.6	7.5	8.3	10.4	10.5	11.5	13.8	16.2	21.7	19.0
営業外費用 Non-Operating Expenses	23.2	21.1	191.7	353.3	97.5	88.0	74.7	62.0	85.9	88.0	93.6	92.3	86.5	83.7	83.4	83.0
経常損益 Ordinary Income (Loss)	60.7	129.2	117.0	67.6	371.8	397.7	490.5	541.2	547.6	590.1	540.0	△256.6	△74.0	278.8	504.5	509.0
特別損益 Extraordinary Income (Loss)	0.0	△12.0	0.2	0.1	△1.0	0.0	1.2	△0.1	1.9	0.0	△0.0	△21.1	△15.4	4.0	3.9	–
特別利益 Extraordinary Income	11.1	2.4	3.1	1.2	1.9	4.0	6.5	2.6	12.6	4.0	2.5	5.7	7.4	6.8	7.2	–
特別損失 Extraordinary Loss	11.0	14.4	2.8	1.0	2.9	3.9	5.2	2.7	10.7	3.9	2.6	26.8	22.9	2.8	3.3	–
税引前当期純損益 Income (Loss) before Income Taxes	60.8	117.2	117.3	67.8	370.7	397.8	491.7	541.1	549.5	590.1	539.9	△277.8	△89.4	282.9	508.5	509.0
法人税等 Income Taxes	44.2	63.9	60.9	34.4	130.2	125.6	155.7	151.7	172.9	179.7	164.1	0.1	0.1	34.7	111.4	–
法人税等調整額 Deferred Taxes	–	–	–	–	0.1	11.9	7.3	7.5	△7.7	△3.5	△3.0	△75.7	△21.4	46.2	38.3	–
当期純損益 Net Income (Loss)	16.5	53.2	56.3	33.3	240.3	260.2	328.6	381.8	384.4	414.0	378.8	△202.3	△68.1	201.9	358.7	360.0

注　平成10(1998)年度から会計制度の変更により、事業税の計上箇所を営業費より法人税等に変更　Note: Due to a change in Japanese accounting standards, enterprise tax, which was recorded as an operating expense, is recorded as a part of income taxes from FY1998.

(10億円 ¥ billion)

財務状況 Financial Position																
資産合計 Total Assets	703.7	1,067.9	6,208.4	6,205.3	4,986.0	5,013.4	5,059.4	6,814.3	8,726.4	9,092.1	9,401.2	9,406.2	9,246.6	9,287.2	9,692.3	–
負債合計 Total Liabilities	521.7	730.6	5,831.6	5,806.5	3,324.7	3,082.3	2,839.5	4,231.5	5,796.5	5,776.6	5,742.6	5,944.9	5,876.7	5,738.6	5,777.8	–
長期債務 Long-Term Debt and Long-Term Payables	313.6	374.3	5,456.2	5,422.3	2,351.7	2,136.3	1,915.6	3,369.0	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	4,846.1	–
純資産合計 Total Equity	182.0	337.2	376.7	398.8	1,661.3	1,931.0	2,219.9	2,582.8	2,929.8	3,315.4	3,658.6	3,461.2	3,369.8	3,548.5	3,914.5	–

注　平成18(2006)年度から会計制度の変更により、「資本」表記を「純資産」表記に変更　Note: Due to a change in Japanese accounting standards, "Shareholders' equity" changed to "Equity" from FY2006.

(10億円 ¥ billion)

設備投資額 Capital Investment																
設備投資額 Capital Investment	50.1	174.3	197.8	211.1	229.0	257.2	259.1	330.8	384.5	448.8	499.6	533.5	521.4	481.7	462.7	630.0
安全関連投資額 Safety-related Investment	39.1	71.8	80.6	72.7	143.5	173.1	173.1	180.8	167.3	170.1	186.2	205.0	210.3	214.1	162.2	208.0
その他投資額 Other Investment	11.0	102.5	117.2	138.4	85.5	79.0	53.9	47.1	82.9	50.4	58.1	58.3	42.2	37.8	41.0	72.0
中央新幹線関連投資額 Chuo Shinkansen-related Investment	–	–	–	–	–	5.0	32.1	102.9	134.2	228.2	255.2	270.1	268.8	229.8	259.4	350.0
安全関連投資の比率 ※中央新幹線を除く 設備投資額に占める割合 The ratio of Safety-related Investment to the total investment except Chuo-Shinkansen-related Investment	78%	41%	41%	34%	63%	69%	76%	79%	67%	77%	76%	78%	83%	85%	80%	74%

※1 平成3(1991)年10月に東海道新幹線に係る鉄道施設を譲り受け、その譲渡価額5兆956億円を鉄道施設購入長期未払金として計上
※2 令和6(2024)年度の予想値は、令和6(2024)年3月期決算公表時点のもの

※1 Long-term accounts payable -railway facilities were incurred in the amount of ¥5,095.6 billion in October 1991 for the purchase of the facilities of the Tokaido Shinkansen.
※2 The numbers forecasted for FY2024 are as of the publishment of the financial report for the year ended March 31, 2024.

注　1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照
https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/
2.令和2(2020)年度～4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.
https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets
2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

(人 People)

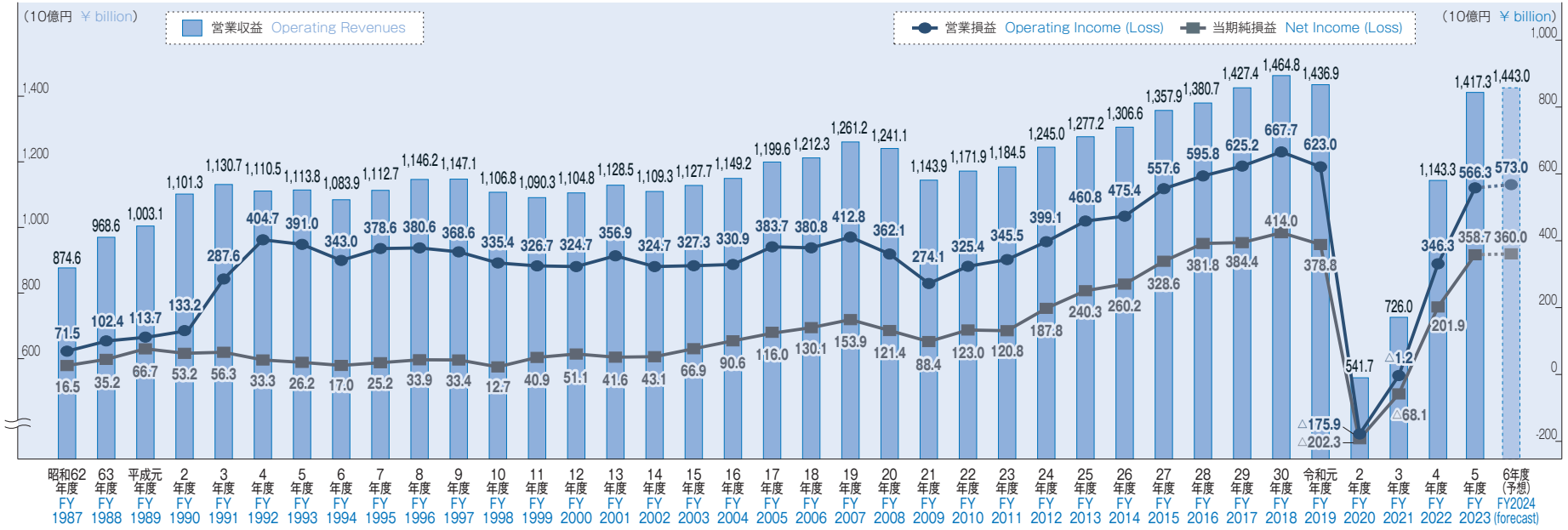
社員の状況(単体) Employees (Non-consolidaed)																
社員数※3 ※4 Number of Employees※3 ※4	20,632	19,382	20,261	20,277	18,223	18,231	18,164	18,054	18,116	18,148	18,282	18,499	18,723	18,727	18,514	–
採用数※5 ※6 ※7 New Employees※5 ※6 ※7	88	281	1,072	620	830	734	640	679	750	792	912	931	909	744	500	468

※3 年度末時点の社員数(出向者等を除く)
※4 昭和62(1987)年度初時点の社員数は21,410人
※5 令和6(2024)年度は年度初の数字
※6 平成3(1991)年度にそれまで停止していた新規採用(高校卒)を再開
※7 令和7(2025)年度の新規採用計画数(医療職除く)約600名

※3 Number of employees as of each fiscal year-end (excluding the number of employees seconded or otherwise assigned to other companies).
※4 Number of employees at the beginning of FY1987 was 21,410.
※5 The figure for FY2024 is the one at the beginning of the fiscal year
※6 Recruitment of high-school graduates began in FY1991 for the first time since the establishment of the Company
※7 The planned intake of new graduates in FY2025 is approx. 600 (excluding medical service personnel).

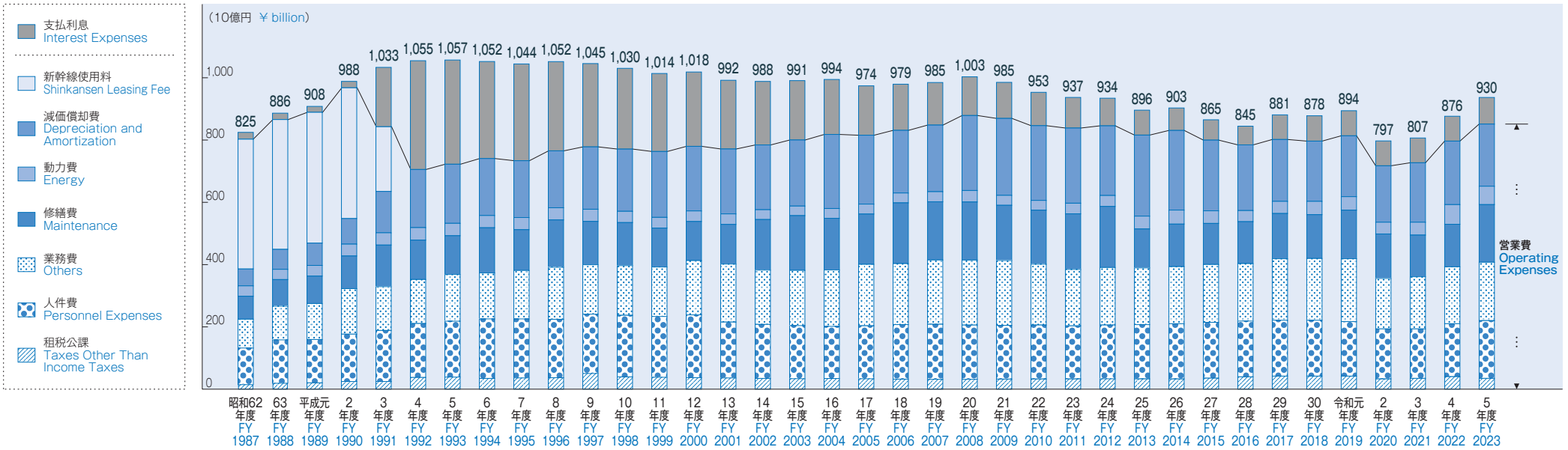
単体決算とコスト構造（単体） Financial Date and Cost Structure (Non-consolidated)

営業収益・営業損益・当期純損益（単体） Operating Revenues, Operating Income (Loss), and Net Income (Loss) (Non-consolidated)



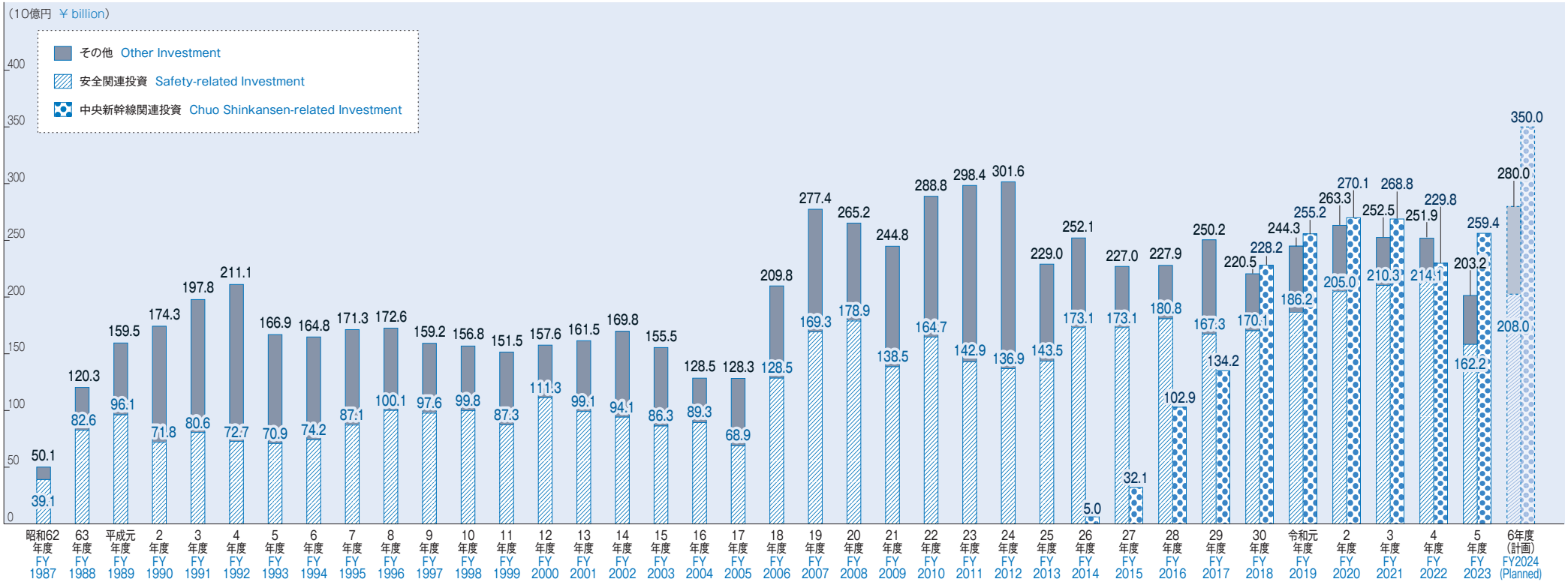
注　令和2（2020）年度～3（2021）年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている　Note: Numbers for FY2020 to FY2021 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

コスト構造（単体） Cost Structure (Non-consolidated)

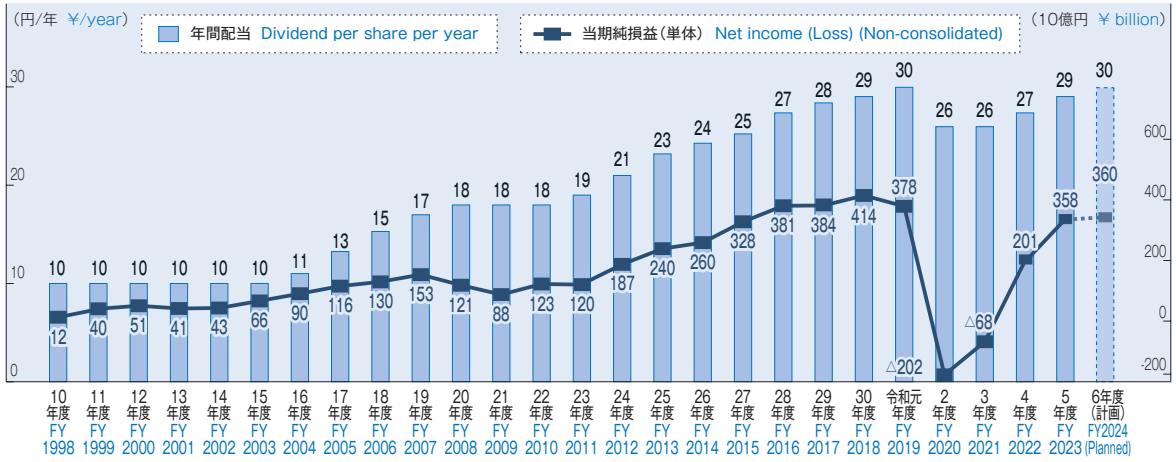


設備投資と配当（単体） Capital Investment and Dividend (Non-consolidated)

設備投資額（単体） Capital Investment (Non-consolidated)



1株当たり配当額 Dividend Per Share



注　1.平成24（2012）年度の1株当たり配当額については、平成24（2012）年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。また、令和5（2023）年度の1株当たり配当額については、令和5（2023）年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定。

2.平成23（2011）年度以前の1株当たり配当額については、平成24（2012）年度以降との比較を容易にするために500で除した値を表示。また、平成24（2012）年度から令和4（2022）年度は令和5（2023）年度以降との比較を容易にするために5で除した値を表示。

3.令和2（2020）年度～4（2022）年度の当期純損益は、新型コロナウイルス感染症の影響により数値が低くなっている

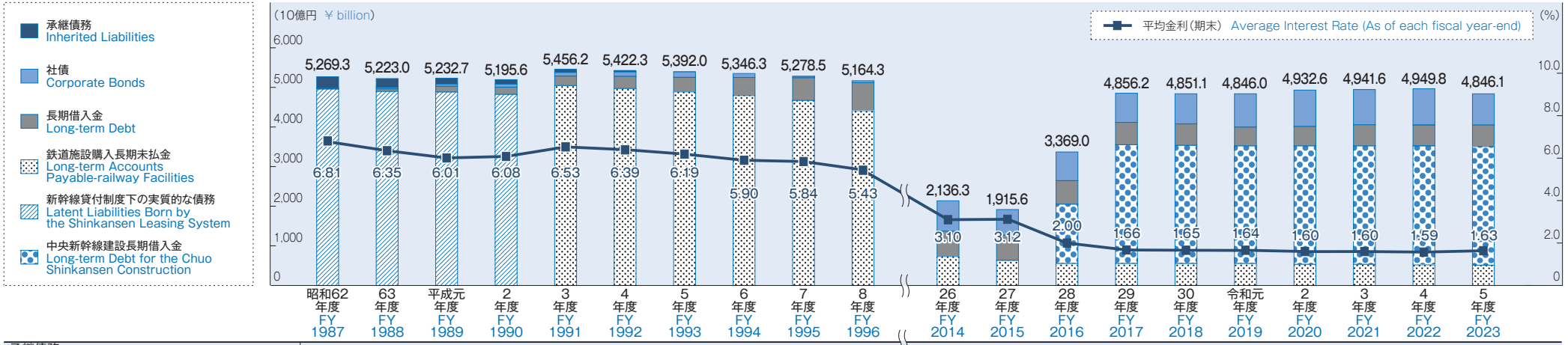
Note: 1.As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated dividends per share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.
As of the effective date, October 1, 2023 the Company split 1 share of common stock into 5 shares. Therefore, the Company calculated dividends per share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.

2.The numbers of dividends per share before FY2011 are dividend by 500 to make easy comparison among the numbers of dividends per share after FY2012. The number of dividends per share between FY2012 and FY2022 are dividend by 5 to make easy comparison among the number of dividends per share after FY2023.

3.Net income (loss) for FY2020 to FY2022 have decreased because of the impacts of the COVID-19 pandemic.

長期債務（単体） Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)

長期債務総額（単体） Total Long-term Debt and Payables (Non-consolidated)



	昭和62年度 FY 1987	63年度 FY 1988	平成元年度 FY 1989	2年度 FY 1990	3年度 FY 1991	4年度 FY 1992	5年度 FY 1993	6年度 FY 1994	7年度 FY 1995	8年度 FY 1996	26年度 FY 2014	27年度 FY 2015	28年度 FY 2016	29年度 FY 2017	30年度 FY 2018	令和元年度 FY 2019	2年度 FY 2020	3年度 FY 2021	4年度 FY 2022	5年度 FY 2023
承継債務 Inherited Liabilities	278.8	222.8	146.4	112.4	79.9	32.1	6.6	3.4	1.2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
社債 Corporate Bonds	18.8	38.4	57.2	77.0	95.3	115.3	135.3	96.9	38.3	50.0	767.3	646.1	724.2	734.2	773.2	848.7	918.8	890.7	908.8	789.8
長期借入金 Long-term Debt	16.0	64.1	147.4	184.9	239.6	307.5	367.0	457.4	573.2	706.7	639.2	637.9	590.9	572.8	533.9	458.7	481.1	524.4	521.0	543.2
鉄道施設購入長期未払金 Long-term Accounts Payable-railway Facilities	–	–	–	–	5,041.2	4,967.2	4,882.9	4,788.3	4,665.7	4,407.5	729.6	631.5	553.8	549.0	543.8	538.4	532.6	526.5	519.9	513.0
小計 Subtotal	313.6	325.3	351.0	374.3	5,456.2	5,422.3	5,392.0	5,346.3	5,278.5	5,164.3	2,136.3	1,915.6	1,869.0	1,856.2	1,851.1	1,846.0	1,932.6	1,941.6	1,949.8	1,846.1
新幹線貸付制度下の実質的な債務 Latent Liabilities Born by the Shinkansen Leasing System	4,955.7	4,897.7	4,881.7	4,821.3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
中央新幹線建設長期借入金 Long-term Debt for the Chuo Shinkansen Construction	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1,500.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0	3,000.0
長期債務合計 Total Long-term Debt and Payables	5,269.3	5,223.0	5,232.7	5,195.6	5,456.2	5,422.3	5,392.0	5,346.3	5,278.5	5,164.3	2,136.3	1,915.6	3,369.0	4,856.2	4,851.1	4,846.0	4,932.6	4,941.6	4,949.8	4,846.1
資金調達額 Amount of Fund-Raising	34.8	67.7	102.1	58.1	75.8	92.7	85.5	98.7	126.3	178.0	259.6	195.6	1,640.2	1,595.2	94.5	116.6	177.3	145.5	102.4	89.9
債務増減額 Change in Total Long-term Debt and Payables	△5.5	11.6	25.7	23.3	△21.3	△37.8	△31.3	△45.6	△67.7	△114.2	△215.4	△220.6	1,453.4	1,487.1	△5.0	△5.0	86.6	9.0	8.1	△103.6
支払利息 Interest Expenses	21.9	20.5	19.0	20.5	190.6	349.3	334.6	311.6	310.7	286.5	72.1	65.3	60.1	79.1	81.2	80.5	79.8	79.7	79.8	79.8

注　1.昭和62（1987）～平成2（1990）年度の「債務増減額」の数値は「小計」の増減を示す
2.平成3（1991）～5（1993）年度の「長期債務合計」の増減と「債務増減額」の不一致は、「鉄道施設購入長期未払金」の増加（平成3（1991）年度:51,032億円、平成4（1992）年度:39億円、平成5（1993）年度:9億円）による

Note: 1.For FY1987 through FY1990, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is based on the amount in the "Subtotal" category.
2.For FY1991 through FY1993, the "Change in Total Long-term Debt and Payables" is not equivalent to the difference from the previous term's "Total Long-term Debt and Payables" owing to increases in "Long-term Accounts Payable-railway Facilities" (¥5,103.2 billion in FY1991, ¥3.9 billion in FY1992, and ¥0.9 billion in FY1993).

新幹線債務の残高 Long-term Accounts Payable-railway Facilities (Shinkansen)

（100万円 ¥ million）

	支払期間 Payment Schedule	支払方法 Payment Method	利　率 Interest Rate		平成3（1991）年10月1日 October 1, 1991	令和5年（2023）年度末残高 Outstanding at the End of March 2024
1号 No.1	平成3（1991）年10月1日～平成29（2017）年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017	元利均等半年賦支払 Interest and principal paid in equal installments, semiannually	変動 Floating	–	3,447,268	–
2号 No.2	平成3（1991）年10月1日～平成29（2017）年3月31日 October 1, 1991 to March 31, 2017		固定 Fixed	6.35%	1,047,197	–
3号 No.3	平成3（1991）年10月1日～令和33（2051）年9月30日 October 1, 1991 to September 30, 2051		固定 Fixed	6.55%	601,195	509,699
合計 Total					5,095,661	509,699

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの長期借入 Long-Term Loan from the Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency

（10億円 ¥ billion）

	第1回 First	第2回 Second	第3回 Third	第4回 Fourth	第5回 Fifth
借入額 Amount	500.0	500.0	500.0	750.0	750.0
利率 Interest Rate	0.6%	0.8%	0.9%	0.9%	1.0%
	全期間固定 Fixed throughout entire period				
借入実行日 Borrowing Date	平成28（2016）年11月29日 November 29, 2016	平成29（2017）年1月16日 January 16, 2017	平成29（2017）年3月10日 March 10, 2017	平成29（2017）年5月17日 May 17, 2017	平成29（2017）年7月12日 July 12, 2017
返済方法 Repayment Method	令和28（2046）年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28（2046）年7月まで据置 Deferred up to July 2046	令和28（2046）年9月まで据置 Deferred up to September 2046	令和28（2046）年5月まで据置 Deferred up to May 2046	令和28（2046）年7月まで据置 Deferred up to July 2046
	以降、元金均等返済 Equal principal repayment thereafter				
弁済期限 Maturity Date	令和37（2055）年11月29日 November 29, 2055	令和38（2056）年1月16日 January 16, 2056	令和38（2056）年3月10日 March 10, 2056	令和37（2055）年11月17日 November 17, 2055	令和38（2056）年1月12日 January 12, 2056
担保 Security	無担保 Unsecured				

輸送データ Transportation Data

旅客運輸収入 Transportation Revenues

（10億円 ¥ billion）

			21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023
旅客運賃・料金 Transportation Revenues	東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	16.2	16.5	16.6	16.6	17.1	16.9	16.8	17.3	17.6	18.1	18.4	12.0	11.7	12.9	13.9
		定期外 Others	957.3	983.0	994.4	1,053.0	1,096.7	1,126.5	1,175.2	1,194.5	1,235.5	1,273.6	1,242.9	405.2	578.0	973.2	1,234.0
		計 Total	973.6	999.5	1,011.0	1,069.6	1,113.8	1,143.4	1,192.0	1,211.9	1,253.2	1,291.8	1,261.3	417.3	589.8	986.1	1,247.9
	在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	33.9	34.1	34.0	34.0	34.3	34.0	33.9	34.8	35.1	35.2	35.4	28.7	29.5	30.1	31.2
		定期外 Others	65.2	64.5	62.9	65.3	66.6	65.7	68.7	69.1	69.9	69.5	68.8	30.0	37.8	53.6	63.5
		計 Total	99.2	98.7	97.0	99.4	100.9	99.7	102.6	103.9	105.1	104.8	104.2	58.8	67.3	83.8	94.8
	小計 Subtotal	定期 Commuter Passes	50.2	50.6	50.6	50.6	51.4	50.9	50.7	52.2	52.8	53.4	53.8	40.8	41.3	43.0	45.2
		定期外 Others	1,022.5	1,047.6	1,057.4	1,118.4	1,163.3	1,192.2	1,243.9	1,263.6	1,305.5	1,343.2	1,311.7	435.3	615.8	1,026.8	1,297.5
		計 Total	1,072.8	1,098.2	1,108.1	1,169.0	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8
小荷物運賃・料金 Parcel Fare			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計 Total			1,072.8	1,098.3	1,108.1	1,169.1	1,214.8	1,243.2	1,294.7	1,315.8	1,358.3	1,396.6	1,365.6	476.1	657.2	1,069.9	1,342.8

注　端数処理により、内訳の積算と合計が一致しない場合がある　Note: The figures do not always equal the totals due to rounding.

輸送人キロ Passenger-Kilometers

（100万人キロ million passenger-kilometers）

		21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	1,355	1,375	1,389	1,391	1,444	1,390	1,431	1,450	1,479	1,519	1,542	1,004	979	1,087	1,187
	定期外 Others	41,330	42,366	42,915	45,540	47,429	48,744	50,734	51,459	53,277	54,758	52,467	17,196	24,198	41,331	51,564
	計 Total	42,685	43,741	44,303	46,930	48,873	50,134	52,166	52,909	54,756	56,277	54,009	18,199	25,176	42,418	52,751
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	5,425	5,476	5,490	5,463	5,588	5,481	5,568	5,614	5,656	5,676	5,739	4,759	4,792	4,892	5,060
	定期外 Others	3,564	3,525	3,462	3,575	3,641	3,587	3,734	3,745	3,800	3,783	3,679	1,651	2,048	2,873	3,340
	計 Total	8,989	9,001	8,952	9,038	9,229	9,069	9,302	9,359	9,456	9,459	9,418	6,411	6,840	7,765	8,400
合計 Total	定期 Commuter Passes	6,779	6,851	6,879	6,854	7,032	6,871	6,999	7,064	7,135	7,196	7,281	5,763	5,771	5,979	6,246
	定期外 Others	44,895	45,891	46,377	49,114	51,070	52,332	54,468	55,205	57,076	58,541	56,146	18,847	26,245	44,204	54,904
	計 Total	51,674	52,742	53,255	55,968	58,102	59,203	61,467	62,269	64,212	65,736	63,427	24,610	32,016	50,183	61,151

輸送人員 Passenger Ridership

（100万人 million passengers）

		21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	定期 Commuter Passes	14	14	14	14	15	14	15	15	15	15	16	11	10	11	12
	定期外 Others	124	127	129	135	140	143	148	150	155	159	152	53	73	120	146
	計 Total	138	141	143	149	155	157	163	165	170	174	168	64	84	131	158
在来線 Conventional Lines	定期 Commuter Passes	252	254	254	253	260	257	262	265	269	271	274	232	231	236	245
	定期外 Others	132	132	130	133	135	134	138	140	142	143	139	74	89	115	130
	計 Total	384	386	384	387	395	391	401	405	410	414	413	306	320	351	375
合計 Total	定期 Commuter Passes	264	266	266	266	273	269	275	278	281	284	287	240	240	246	255
	定期外 Others	247	249	249	259	265	267	276	279	286	291	281	123	156	227	266
	計 Total	511	515	516	524	538	536	551	557	567	574	568	364	396	472	521

注　輸送人員の合計は新幹線、在来線の重複人員を除いて計上　Note: A passenger using both Shinkansen and conventional lines in a single journey is counted as one ride in the Total rows.

輸送効率 Transport Efficiency

（%）

	21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023
東海道新幹線 Tokaido Shinkansen	55.6	58.0	59.1	62.2	63.5	63.6	64.3	63.9	65.5	66.4	62.7	23.7	33.4	52.9	62.6
在来線 Conventional Lines	32.8	32.7	32.3	32.7	32.9	32.4	32.8	32.4	32.7	32.5	32.2	22.1	23.7	26.2	28.2

注　輸送効率の算出方法は次の通り
新幹線座席利用率＝輸送人キロ／座席キロ（編成別列車キロ×座席数）×100
在来線乗車効率＝輸送人キロ／（客車走行キロ×平均定員）×100

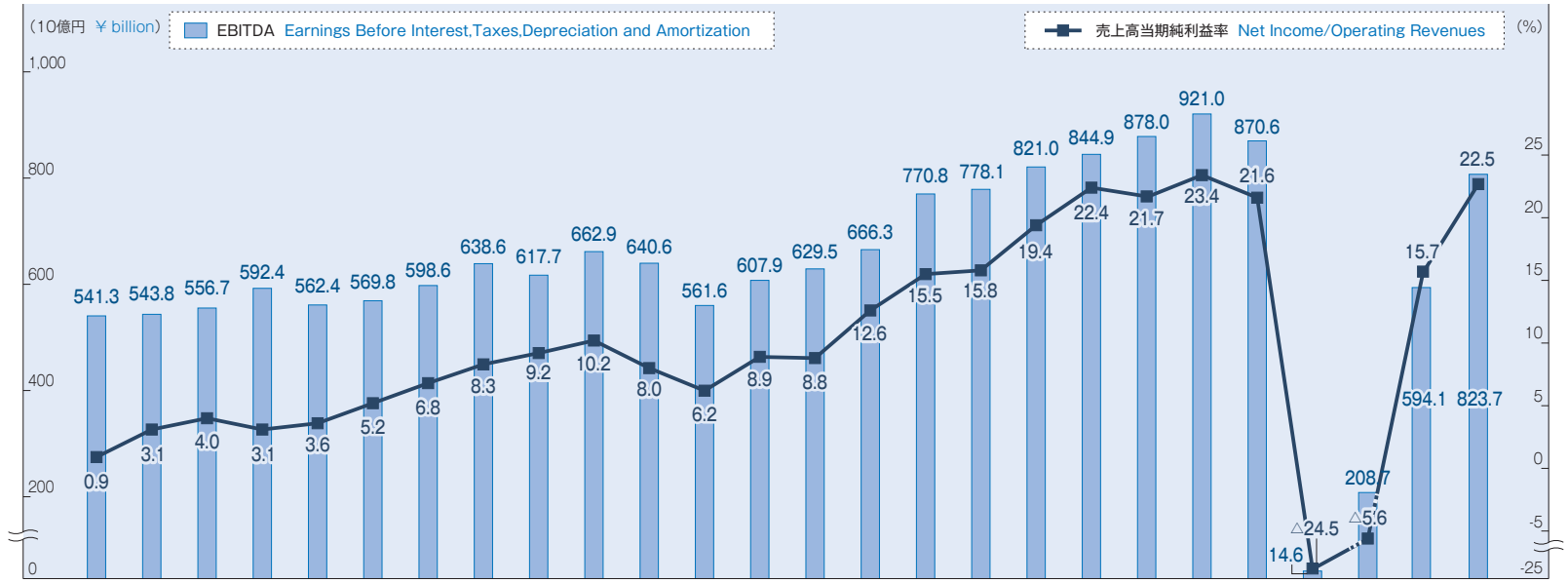
Note: Figures are calculated as below;
For Shinkansen: Passenger-Kilometers / Available Seat Kilometers *100
For Conventional Lines: Passenger-Kilometers / (Rolling Stock Kilometers * Average Passenger Capacity) *100

注　1.記載が省略されている年度の数値は以下のURL参照
https://company.jr-central.co.jp/ir/factsheets/
2.令和2（2020）年度～4（2022）年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1.The data of each year omitted here can be found at the URL below.
https://global.jr-central.co.jp/en/company/ir/factsheets
2.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

経営指標 Financial Statement Ratios

EBITDAと売上高当期純利益率
EBITDA and Net Income/Operating Revenues



連結 Consolidated

		平成10年度 FY1998	11年度 FY1999	12年度 FY2000	13年度 FY2001	14年度 FY2002	15年度 FY2003	16年度 FY2004	17年度 FY2005	18年度 FY2006	19年度 FY2007	20年度 FY2008	21年度 FY2009	22年度 FY2010	23年度 FY2011	24年度 FY2012	25年度 FY2013	26年度 FY2014	27年度 FY2015	28年度 FY2016	29年度 FY2017	30年度 FY2018	令和元年度 FY2019	2年度 FY2020	3年度 FY2021	4年度 FY2022	5年度 FY2023
自己資本当期純利益率(ROE) Return on Equity	%	2.3	7.1	8.7	6.5	7.2	9.9	11.9	13.4	15.6	18.7	13.1	8.7	11.6	10.5	14.1	15.7	14.0	15.6	15.7	13.8	13.4	10.9	△5.4	△1.4	6.0	9.7
売上高当期純利益率 Net Income/Operating Revenues	%	0.9	3.1	4.0	3.1	3.6	5.2	6.8	8.3	9.2	10.2	8.0	6.2	8.9	8.8	12.6	15.5	15.8	19.4	22.4	21.7	23.4	21.6	△24.5	△5.6	15.7	22.5
総資産回転率 Asset Turnover	回 Times	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.2
財務レバレッジ Financial Leverage	倍 Times	12.7	10.4	9.4	8.6	8.0	7.1	6.2	5.5	6.5	5.6	5.2	4.8	4.4	3.9	3.5	3.0	2.6	2.3	2.6	2.9	2.7	2.5	2.6	2.7	2.5	2.4
総資産営業利益率 Operating Income/Total Assets	%	5.6	5.4	5.6	6.4	6.1	6.2	6.5	7.6	7.7	8.4	7.4	5.6	6.7	7.1	8.2	9.5	9.7	11.0	10.1	8.3	7.8	6.9	△1.9	0.0	3.9	6.2
自己資本比率 Equity Ratio	%	7.9	9.6	10.6	11.6	12.4	14.0	16.0	18.3	15.3	17.8	19.4	21.0	23.0	25.3	28.9	33.9	38.7	44.0	38.2	34.3	37.3	39.9	37.9	37.7	39.5	41.9
負債比率 Debt to Equity Ratio	%	1,164.9	936.2	843.4	760.6	702.1	613.0	522.7	443.8	552.1	461.0	412.8	371.7	332.1	291.4	242.7	192.5	156.1	125.9	160.7	190.6	166.7	149.6	162.4	163.9	151.8	137.1
インタレストカバレッジレシオ Interest Coverage Ratio	倍 Times	1.3	1.3	1.4	1.7	1.6	1.8	1.9	2.5	2.7	3.2	3.0	2.5	3.2	3.8	4.8	6.2	7.0	8.9	10.3	8.5	8.9	8.3	△2.3	0.1	4.8	7.8
EBITDA Earnings Before Interest,Taxes,Depreciation and Amortization	10億円 ¥Billion	541.3	543.8	556.7	592.4	562.4	569.8	598.6	638.6	617.7	662.9	640.6	561.6	607.9	629.5	666.3	770.8	778.1	821.0	844.9	878.0	921.0	870.6	14.6	208.7	594.1	823.7
1株当たり当期純損益 Earnings per Share	円 ¥	4,860	16,820	23,643	18,790	21,801	32,172	42,806	54,560	69,407	81,106	64,023	46,574	67,990	67,470	1,016※3	1,299	1,342	1,714	1,996	2,015	2,238	2,027	△1,025	△263	1,114	390.66※4
1株当たり純資産 Book-value per Share	円 ¥	211,339	260,872	279,733	295,144	310,030	342,126	379,871	434,917	400,896	464,467	513,233	555,999	613,134	671,574	7,689※3	8,911	10,265	11,770	13,681	15,602	17,703	19,514	18,510	18,110	19,101	4,237.48※4
1株当たり配当額 Dividend per Share	円 ¥	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,500	6,500	7,500	8,500	9,000	9,000	9,000	9,500	105※3	115	120	125	135	140	145	150	130	130	135	29※4
配当性向 Dividend Payout Ratio	%	102.9	29.7	21.1	26.6	22.9	15.5	12.8	11.9	10.8	10.5	14.1	19.3	13.2	14.1	10.3	8.9	8.9	7.3	6.8	6.9	6.5	7.4	–	–	12.1	7.4
純資産配当率 Dividend on Equity Ratio	%	2.4	2.1	1.8	1.7	1.7	1.5	1.5	1.6	1.8	2.0	1.8	1.7	1.5	1.5	1.5	1.4	1.3	1.1	1.1	1.0	0.9	0.8	0.7	0.7	0.7	0.7

単体 Non-consolidated

売上高営業利益率 Operating Income/Operating Revenues	%	30.3	30.0	29.4	31.6	29.3	29.0	28.8	32.0	31.4	32.7	29.2	24.0	27.8	29.2	32.1	36.1	36.4	41.1	43.2	43.8	45.6	43.4	△32.5	△0.2	30.3	40.0
売上高経常利益率 Ordinary Income/Operating Revenues	%	6.5	6.4	5.9	7.5	8.2	10.4	11.1	16.3	17.9	20.3	16.1	13.0	17.7	20.2	24.3	29.1	30.4	36.1	39.2	38.4	40.3	37.6	△47.4	△10.2	24.4	35.6
売上高当期純利益率 Net Income/Operating Revenues	%	1.1	3.8	4.6	3.7	3.9	5.9	7.9	9.7	10.7	12.2	9.8	7.7	10.5	10.2	15.1	18.8	19.9	24.2	27.7	26.9	28.3	26.4	△37.3	△9.4	17.7	25.3

注　1.EBITDAは 営業損益+減価償却費 により算出
2.インタレストカバレッジレシオは(営業損益+受取利息·配当金)/支払利息 で計算
3.平成24(2012)年度の1株当たりの数値については、平成24(2012)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を100株に分割し、1単元の株式の数を100株とする単元株制度を採用したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定
4.令和5(2023)年度の1株当たりの数値については、令和5(2023)年10月1日を効力発生日として、普通株式1株を5株に分割したことを受け、期首に当該株式分割が行われたと仮定して算定
5.令和2(2020)年度～4(2022)年度の一部の数値は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている

Note: 1.EBITDA represents operating income (loss) plus depreciation and amortization.
2.Interest coverage ratio is calculated as "the sum of operating income (loss) and interest and dividend income" devided by "interest expense".
3.As of the effective date, October 1, 2012, the Company split 1 share of common stock into 100 shares, and adopted a share unit system under which the number of shares constituting 1 unit is 100 shares. Therefore, the Company calculated Book-value per Share, EPS and Dividend per Share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous consolidated fiscal year and previous business year.
4.As of the effective date, October 1, 2023 the Company split 1 share of common stock into 5 shares. Therefore, the Company calculated Book-value per share, EPS and Dividend per Share on the basis that such stock split was made at the beginning of the previous Consolidated fiscal year and previous business year.
5.Some numbers for FY2020 to FY2022 have been affected by the COVID-19 pandemic.

国鉄改革 Restructuring of Japanese National Railways (JNR)

国鉄の分割・民営化の概要 Outline of the Breakup and Privatization of JNR (April1, 1987)

日本国有鉄道
Japanese National Railways (JNR)

旅客会社 全国6社 6 Passenger Railway Companies	営業キロ km	従業員数(人) employees
東海旅客鉄道株式会社 Central Japan Railway Company	**2,003**	**21,410**
北海道旅客鉄道株式会社 Hokkaido Railway Company	3,176	12,719
東日本旅客鉄道株式会社 East Japan Railway Company	7,657	82,469
西日本旅客鉄道株式会社 West Japan Railway Company	5,325	51,538
四国旅客鉄道株式会社 Shikoku Railway Company	880	4,455
九州旅客鉄道株式会社 Kyushu Railway Company	2,406	14,589

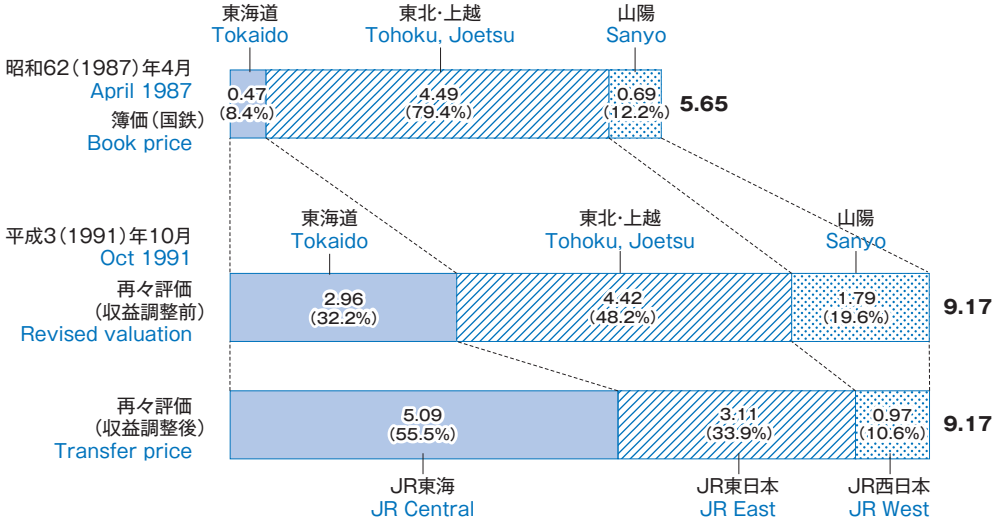
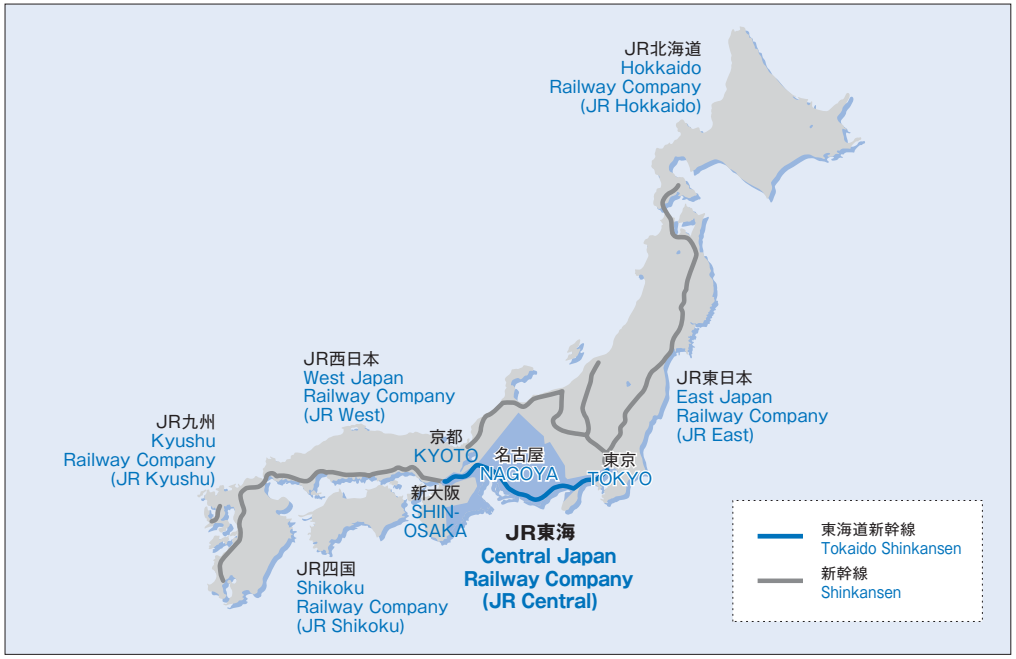
→ バス会社 Bus Companies
原則として新会社発足後分離独立 ※1 Split off following establishment of new companies [1]

- 旅客 Passenger Transportation
  - 新幹線鉄道保有機構 ※2 Shinkansen Holding Corporation [2] 職員数(人) 64 employees
- 貨物 Freight
  - 日本貨物鉄道株式会社 Japan Freight Railway Company 従業員数(人) 12,005 employees
- 通信 Telecommunication
  - 鉄道通信株式会社 ※3 Railway Telecommunication Company [3] 従業員数(人) 563 employees
- システム Information Systems
  - 鉄道情報システム株式会社 Railway Information Systems Company 従業員数(人) 280 employees
- 研究 Research
  - 財団法人鉄道総合技術研究所 Railway Technical Research Institute 職員数(人) 545 employees
- 日本国有鉄道清算事業団 ※4 Japanese National Railways Settlement Corporation [4]

注
1.本州旅客3社のバス事業は、昭和63(1988)年4月に分離され、当該旅客会社の100%出資子会社となりました。
2.新幹線鉄道保有機構は、平成3(1991)年10月に鉄道整備基金に承継されました。その後、運輸施設整備事業団を経て、平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。
3.鉄道通信株式会社は、平成元(1989)年5月に(旧)日本テレコム株式会社と合併し、商号を日本テレコム株式会社に変更し、さらに平成18(2006)年10月にソフトバンクテレコム株式会社に変更しました。ソフトバンクテレコム株式会社は、平成27(2015)年4月にソフトバンクモバイル株式会社に吸収合併されました。
4.日本国有鉄道清算事業団は、平成10(1998)年10月に解散し、日本鉄道建設公団に承継されました。日本鉄道建設公団と運輸施設整備事業団は平成15(2003)年10月に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に承継されました。

Notes: 1.The bus operations of three JR companies on Honshu (JR Central, JR East, and JR West) were split off as wholly owned subsidiaries in April 1988.
2.The Shinkansen Holding Corporation was succeeded by the Railway Development Fund in October 1991. The Railway Development Fund was succeeded by the Corporation for Advanced Transport and Technology (CATT), and the CATT was succeeded by The Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT) in October 2003.
3.The Railway Telecommunication Company merged with former Japan Telecom in May 1989. The new company retained the name Japan Telecom Co., Ltd., and the company changed the name to Softbank Telecom Corp. in October 2006. Softbank Telecom Corp. was taken over by Softbank Mobile Corp. in April 2015.
4.The Japanese National Railway Settlement Corporation was succeeded in October 1998 by the Japanese Railway Construction Public Corporation (JRCC). The JRTT was established in October 2003 as a result of the merger of the JRCC and the CATT.

新幹線資産・債務の配分 Valuation of Shinkansen Assets (兆円 ¥ trillion)



旅客会社6社の営業エリア Operating Areas of Six Passenger Railway Companies